

## Lagutskottets betänkande

1981/82:9

### om leasing

#### Ärendet

I betänkandet behandlar utskottet två motioner, nämligen

1980/81:1195 av Bengt Silfverstrand (s) och Hans Pettersson i Helsingborg (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till lagstiftning i syfte att förhindra att icke avsedda förmåner kan uppnås genom användande av leasing.

1980/81:1582 av Martin Olsson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om en kartläggning av förekommande leasingformer och en undersökning av behovet av en lagreglering från konsumentsynpunkt.

Utskottet har inhämtat remissyttranden över motionerna från bankinspektionen, riksskatteverket, kommerskollegium, konsumentverket, hovrätten över Skåne och Blekinge, Sveriges industriförbund, Sveriges advokatsamfund, Finansbolagens förening, Motorbranschens riksförbund och Motormännens riksförbund.

#### Vissa uppgifter om leasing

Termen *leasing* har hämtats från USA. Med leasing brukar avses uthyrning av lös egendom för viss bestämd tid som regel ej understigande ett år. I England och USA används leasing om upplåtelse av nyttjanderätt till all möjlig slags egendom som t. ex. fastigheter, byggnader, bostäder, lokaler, maskiner, fartyg och flygplan. I Sverige har leasing kommit till användning framför allt vid upplåtelse av nyttjanderätt (långtidsuthyrning) till fordon samt till produktionsutrustning för industri och kontor.

Modern leasing av fordon, maskiner och produktionsutrustning har uppstått och utvecklats i USA. Bell Telephone Company, grundat 1877, beslöt redan vid starten att inte sälja sina telefonapparater utan i stället hyra ut dem. Principen övertogs av många andra telefonbolag världen över. För många företag stod dock denna möjlighet inte till buds. Ett litet antal uthyrningar innebar förhållandevis stora omkostnader och en rimlig riskfördelning kunde inte göras på enstaka kontrakt. Härtill kom ofta finansierings-svårigheter. Utvecklingen ledde därför fram till bildandet av särskilda finansieringsföretag (leasingbolag) som påtog sig dessa problem och risker.

I Sverige introducerades leasing i mitten av 1960-talet. F. n. finns här i landet ett tjugotal större finansbolag av vilka de flesta är bankerna närstående företag.

Det finns olika typer av leasing. Man brukar framför allt skilja mellan direkt och indirekt leasing samt mellan finansiell och operationell leasing. En mängd andra indelningsgrunder förekommer också och utbudet av olika leasingformer utvecklas snabbt.

Med *direkt leasing* förstås sådana transaktioner där tillverkare och andra leverantörer marknadsför sina produkter genom hyresavtal som tecknas direkt med kunderna. Det är alltså i stort sett fråga om vanliga hyresavtal. Ofta diskonteras avtalen hos en bank eller ett finansbolag.

Vid *indirekt leasing* överlåter leverantören äganderätten till produkten – mot kontant betalning – till ett leasingbolag med vilket kunden tecknar hyresavtal. Efter att tidigare ha kommit till användning huvudsakligen i fråga om lastbilar har den indirekta leasingen på senare år kommit att bli allt vanligare även vad gäller personbilar.

Beroende på leasingavtalets utformning skiljer man också mellan finansiell leasing och operationell leasing eller fullserviceleasing. I takt med att leasinginstitutet under senare år ökat mer och mer har dock skillnaden mellan dessa båda leasingformer blivit allt mindre.

*Finansiell leasing* innebär att ett finansbolag (leasingbolag) köper in utrustning efter anvisning av leasingkunden. Utrustningen ägs av leasingbolaget medan nyttjanderätten till denna genom ett leasingavtal upplåts till leasingkunden. Utmärkande för finansiell leasing är att vederlaget för uthyrningen skall ge leasegivaren ersättning för räntekostnader, administration, risk och vinst samt hyresobjektets successiva värdeminskning. Avtalet har med andra ord en finansiell funktion. Detta kan åstadkommas genom att hyresavtalet är ouppsägbart under så lång tid att de samlade hyresbetalningarna överstiger hyresobjektets anskaffningskostnad. Hyresbetalningarna fördelas jämnt under denna tid, vanligen två eller tre år. På senare tid har det emellertid blivit allt vanligare att leasingkontrakten utsträcks till att gälla i fem år samt att de innehåller en klausul om rätt för hyresmannen att säga upp avtalet. Kontraktet brukar dock i sådant fall även uppta bestämmelser om avräkning vid avtalets upphörande. Avtalets utpräglade finansiella karaktär framgår av den omständigheten att det vid denna form av leasing är hyresmannen som skall svara för reparationer, underhåll, försäkringar m. m.

Till *operationell leasing* eller *fullserviceleasing* hänförs de avtal som inte kan inordnas under finansiell leasing. Det är alltså fråga om mera traditionella hyresavtal. Avtalstiden är ofta kortare än vid finansiell leasing. En ytterligare skillnad är att uthyraren vid fullserviceleasing praktiskt taget alltid svarar för underhåll och reparationer. Fr. o. m. den 1 januari 1979 gäller att den som långtidsförhyr ett fordon – på samma sätt som en avbetalningsköpare – betraktas som ägare i trafiklagstiftningens och vägtrafikskattelagstiftningens mening. Detta har medfört att hyresmannen även vid fullserviceleasing svarar för skatt och försäkring. Operationell leasing bedrivs framför allt av leverantörer. Av särskild betydelse är

billeasing. Vidare förekommer operationell leasing av städutrustning, kaffeautomater m. m. Operationell leasing erbjuds ej av finansbolagen. Däremot förekommer det att kontrakt som gäller sådan leasing belånas hos finansbolag.

En särskild form av leasing som blivit vanlig under den senaste tiden och som föranlett de båda motionerna är den s. k. *depositionsleasingen* (även benämnd *dyrleasing* eller *privatleasing*). Den innebär att leasetagaren deponerar ett belopp som motsvarar hela eller en del av bilens fulla marknadspris hos leasegivaren. Depositionsbeloppet ställs räntefritt till leasegivarens disposition. Leasegivaren åtar sig ofta även att medverka vid anskaffande av lån motsvarande depositionsbeloppet. Efter leasingperiodens slut löses lånet med det deponerade beloppet. Leasetagaren betalar förutom leasingavgift – vilken erläggs med lika stora belopp under hela perioden – skatt, försäkring, driftkostnader, service och reparationer. Under avtalsperioden kan hyresmannen när som helst säga upp avtalet men han riskerar då att få betala skillnaden mellan bilens kalkylmässiga värde och dess försäljningsvärde.

Den mest avancerade formen av depositionsleasing är konstruerad som ett trepartsförhållande mellan leasegivare, leasetagare och ett finansbolag eller annan kreditgivare. Principen är den att leasetagaren efter förmedling av leasegivaren får ett amorteringsfritt lån hos finansbolaget. För räntan på lånet gör leasetagaren på vanligt sätt avdrag i sin deklaration. Det lånade beloppet jämte en grundavgift på 6 å 7 % av bilens värde deponeras hos leasegivaren. För dessa pengar köper leasegivaren den bil som leasetagaren önskar nyttja. De månatliga leasingavgifterna lånar leasegivaren ut på nytt och uppbär därigenom ränteinkomster. Varje månad avsätter leasegivaren vidare pengar till ett värde som motsvarar leasingavgifterna till en fond för leasetagarens räkning.

Under leasingperioden skrivs bilens värde ned successivt så att dess bokförda värde vid periodens slut = 0. Därefter säljs bilen till rådande marknadspris. Av den vinst som uppkommer vid försäljningen tar leasegivaren 25 % medan leasetagaren behåller resten. Leasetagaren får vidare tillbaka den grundavgift som han deponerat hos leasegivaren. Skulden till finansbolaget betalar leasetagaren med de pengar som fonderats hos leasegivaren. Leasetagaren har även möjlighet att själv köpa bilen.

Idén med depositionsleasing bygger på att leasegivaren inte behöver vidkännas några kapitalkostnader och därför kan halla nere leasingavgifterna och att leasetagaren åtnjuter avdrag vid beskattningen för de räntor han erlägger på det lån som används för att finansiera inköpet av bilen. De ekonomiska fördelarna är dock flera. Leasegivaren erhåller till att börja med kassarabatt när bilen betalas kontant. Den ränta som leasetagaren betalar på lånet – ett belopp som är högre än vad leasegivaren salunda betalat för bilen – går delvis tillbaka till leasegivaren som på grund därav kan erbjuda

leasetagaren låga leasingavgifter. Eftersom mervärdeskatt utgår som viss procent på leasingavgifter innebär konstruktionen vidare att full mervärdeskatt inte erläggs. För leasetagaren gäller således vidare att han kan göra avdrag för räntekostnader trots att dessa kostnader tillgodoräknas honom när leasingavgifterna bestäms. Dessutom gäller att avdragen för bilens värdeminskning tillgodogörs snabbare än vid ägande och att leasetagaren erhåller en skattefri vinst vid försäljningen av bilen efter leasingperiodens utgång eller – om han köper den själv – förvärvar bilen till ett pris som ligger långt under marknadspriset.

## Gällande rätt

### *Civilrättsliga bestämmelser som berör leasing*

Särskild civilrättslig lagstiftning om leasing saknas. Rättsläget är därför i många avseenden oklart. Ofta är man hänvisad till att använda rättsregler som är skrivna för andra avtalstyper än leasing.

Eftersom det i princip råder avtalsfrihet vid leasing regleras rättsförhållandet mellan parterna ofta ganska utförligt genom s. k. allmänna kontraktsvillkor. Bestämmelserna i sådana standardvillkor brukar författas av uthyraren eller organisationer och innehåller vanligen klausuler som i flera avseenden ger uthyraren en förmånligare ställning än enligt annars gällande rätt. De flesta kontraktsvillkor skärper t. ex. hyresmannens ersättningsskyldighet för skada å hyresobjektet. Ofta friskriver sig uthyraren helt eller delvis från ansvar för fel i godset och för dröjsmål med dess avlämnande. Det förekommer också klausuler som ger uthyraren rätt att häva kontraktet så fort leasingtagaren åsidosätter någon bestämmelse i leasingkontraktet.

När det gäller uthyrarens säkerhet och återtagningsrätt är rättsreglerna klarare. Äganderätten skyddar alltid uthyraren mot hyresmannens borgenärer vid utmätning och konkurs. Skulle uthyraren gå i konkurs är hyresmannen skyldig att utge hyresobjektet till konkursboet fastän hyrestiden inte gått till ända. Hyresmannen får här nöja sig med att i konkursen bevaka eventuell fordran för annan skada som han kan ha lidit. Hyresrätten är således en "svagare" rätt än äganderätt och panträtt. Hyresmannen är inte skyddad mot de anspråk uthyrarens borgenärer kan göra på varan. Han har inte heller något skydd mot en ny ägare till vilken uthyraren överlätit varan.

Det förhållandet att det inte finns någon särskild lagstiftning om leasing betyder emellertid inte att leasingavtalet är helt undantaget från rättslig reglering. Således är t. ex. *avtalslagens* (1915:218) regler tillämpliga på leasing. Därvid bör särskilt observeras generalklausulen i 36 § som är tillämplig inte bara på förhållandet näringsidkare-konsument utan även t. ex. i de fall då en näringsidkare är leasetagare. Generalklausulen kan användas till att jämka eller helt lämna utan avseende klausuler som med hänsyn till omständigheterna är oskäligt betungande för endera parten.

Härutöver bör man också observera att *marknadsföringslagen (1975:1418)* och *lagen (1971:112) om förbud mot oskäligen avtalsvillkor* (avtalsvillkorlagen) är tillämpliga även vad gäller leasing. Generalklausulen i 2 § marknadsföringslagen ger möjlighet att ingripa mot näringsidkare som vid marknadsföring av vara, tjänst eller annan nyttinghet företar reklamåtgärd eller annan handling som, genom att strida mot god affärssed eller på annat sätt, är otillbörlig mot konsumenten eller näringsidkaren. Enligt 3 § samma lag är näringsidkare vid marknadsföring av vara, tjänst eller annan nyttinghet skyldig att lämna information som har särskild betydelse från konsument-synpunkt. Är villkor som näringsidkare i sin yrkesmässiga verksamhet använder vid erbjudande av vara, tjänst eller annan nyttinghet till konsument för huvudsakligen enskilt bruk, med hänsyn till vederlaget och övriga omständigheter att anse som oskäligt mot konsumenten, kan marknadsdomstolen med stöd av 1 § avtalsvillkorlagen, om det är påkallat från allmän synpunkt, meddela näringsidkaren förbud att framdeles i liknande fall använda samma eller väsentligen samma villkor.

#### *Civilrättsliga bestämmelser om kreditköp*

Ett avtal, som betecknas som leasingavtal, kan till sin karaktär i själva verket vara ett avtal om kreditköp. En översikt lämnas därför över vissa regler om kreditköp.

En ny lagstiftning om kreditköp trädde i kraft den 1 januari 1979. Lagen om avbetalningsköp ersattes då av konsumentkreditlagen (1977:981) och lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m. fl.

Syftet med *konsumentkreditlagen* är att stärka konsumenternas ställning i kreditköpsammanhang. Lagen gäller kredit som är avsedd huvudsakligen för enskilt bruk och som lämnas till konsument av näringsidkare i dennes yrkesmässiga verksamhet. Med kredit förstås såväl anstånd med betalning som lån. Lagen har sålunda ett ganska vidsträckt tillämpningsområde. Den omfattar i princip varje kredit som syftar till privat konsumtion, oavsett om detta syfte skulle uppnås genom köp av varor eller tjänster eller på annat sätt med användande av kredit. Lagen innehåller dels regler om marknadsföring, avsedda att omfatta hela fältet av konsumentkrediter, dels särskilda bestämmelser om kreditköp och lån. Bl. a. föreskriver lagen att köparen skall erlægga minst 20 % av varans kontantpris i form av kontant insats. Bestämmelsen har tillkommit för att skydda konsumenten mot alltför betungande åtaganden.

I lagen har tagits in en regel som syftar till att inom lagens bestämmelser om kreditköp föra in avtal som klänts i nyttjanderättsavtalets form men som i själva verket måste anses utgöra köpeavtal. Enligt 3 § skall sålunda avtal som betecknats som uthyrning eller betalning som betecknats som vederlag för varans nyttjande ändå anses som kreditköp om det är avsett att den till vilken varan utlämnas skall bli ägare till denna.

I praktiken möter det ibland svårigheter att avgöra om ett avtal är ett avtal om avbetalningsköp eller ett avtal om leasing. Gemensamt för båda avtalstyperna är dels att betalning sker i särskilda poster, av vilka minst en skall erläggas sedan bilen lämnats ut till köparen/leasetagaren, dels att säljaren/leasegivaren har rätt att återta bilen om köparen/leasetagaren inte fullgör sina förpliktelser enligt avtalet. Tolkningsproblem uppkommer då man skall avgöra om det vid ingäendet av leasingavtalet varit åsyftat att den som fått bilen utlämnad till sig skall bli ägare till denna vid hyrestidens utgång.

Frågan har för några år sedan prövats av Stockholms tingsrätt (avd. 19, DB 413/1976) i ett mål om brott mot bilkreditförordningen (se nedan under kreditpolitisk lagstiftning). Bakgrunden var i korthet att åtal – efter anmälan av kommerskollegiet – väcktes mot ägare av ett företag som bedrev långtidsuthyrning av bilar. Enligt kollegiets och åklagarens uppfattning var uthyrningen i själva verket förtäckt avbetalningsförsäljning. Det hade varit åsyftat att den såsom hyresman betecknade avtalsparten skulle bli ägare till bilen vid hyrestidens utgång genom dels ett i samband med kontraktskrivandet utgivet skriftligt tillägg (enligt tillägget kunde hyresmannen om han så önskade efter hyrestidens utgång köpa den förhyrda bilen), dels att hyresbeloppen varit så avsevärt högre än de av andra uthyrningsföretag tillämpade. Tingsrätten fann inte att den förebragta utredningen gav stöd till antagandet att avtalsparterna gemensamt sökt förkläda sin verkliga avsikt eller att meningen varit att redan från början åstadkomma ett köpeavtal. I detta mål kunde således åklagaren, mot parternas bestridande, inte göra gällande att fråga var om förtäckt avbetalningsköp. Domen har vunnit laga kraft.

*Lagen om avbetalningsköp mellan näringsidkare m. fl.* reglerar köp som avtalats mellan näringsidkare i deras yrkesmässiga verksamhet eller som annars faller utanför konsumentkreditlagen. Den nya avbetalningsköplagen bygger i stor utsträckning på den gamla. Den innehåller en tvingande reglering som främst syftar till att ge avbetalningsköparen ett skydd mot alltför stränga påföljder om han får svårt att fullfölja köpet. Lagen begränsar säljarens möjligheter att kräva ut betalning i förtid eller att återta varan. Sådana åtgärder får vidtas endast om köparen har gjort sig skyldig till mera väsentliga kontraktsbrott. Köparen garanteras en rimlig ekonomisk uppgörelse med säljaren när varan måste återlämnas. I lagen har intagits en regel motsvarande den i 3 § konsumentkreditlagen om sådan uthyrning som i själva verket utgör kreditköp.

### *Kreditpolitisk lagstiftning*

Kreditvillkoren vid bilköp är reglerade av konjunkturpolitiska skäl. Redan i början av 1950-talet träffade staten överenskommelser med bilbranschen om kontantinsatsens storlek och kredittidens längd vid avbetalningsköp av

bil. Med hänsyn till att de frivilliga överenskommelserna inte kom att tillämpas av den oorganiserade bilhandeln infördes fr. o. m. den 1 april 1960 en särskild reglering av bilhandeln, nämligen förordningen (1959:575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar (*bilkreditförordningen*).

Bilkreditförordningen, som ändrats senast 1979, äger tillämpning på yrkesmässig försäljning av bussar och lastbilar med en total vikt av högst 1 800 kilogram samt personbilar. Enligt förordningen får säljaren inte lämna ut försäld bil till köparen med mindre denne erlagt en viss kontant insats samt förbundit sig att betala resten inom en viss angiven tid.

Regleringen har som angetts till främsta syfte att tjäna som konjunkturpolitiskt instrument genom vilket konsumtionen på detta område kan påverkas i olika riktningar. Under senare år har – i detta syfte – kredittidens längd ändrats flera gånger. F. n. gäller att kontantinsatsen skall uppgå till minst 40 % av köpeskillingen och att kredittiden inte får överstiga 18 månader. I kontantinsatsen får inräknas värdet av inbytesbil. Däremot får kontantinsatsen inte utgöra medel som köparen lånat av säljaren eller någon med vilken denne har ekonomisk intressegemenskap.

Tillsynen över efterlevnaden av förordningen handhas av kommerskollegium. Kollegiet äger därvid företa granskning hos säljaren och vid vite förelägga denne att lämna de uppgifter som behövs för kontrollen. Någon misstanke om att säljaren överträtt förordningens bestämmelser behöver inte föreligga för att granskning skall få äga rum. Vid revisionen – som sker direkt hos bilförsäljaren – får kollegiet anlita auktoriserad revisor eller annan lämplig person. Överträdelse av förordningens föreskrifter om kontantinsats och kredittid anmäls hos åklagare till åtal. Målen handläggs vid allmän domstol. Påföljden för överträdelse av föreskrifterna är s. k. normerade böter. Bötesbeloppen skall motsvara en tiondel av bilens värde, dock lägst 1 000 och högst 5 000 kr.

Som framgår av en av kommerskollegium upprättad promemoria Förslag till ändringar i regleringen om betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar – till vilken promemoria utskottet återkommer i ett senare avsnitt – har det i praktiken uppstått vissa svårigheter i samband med tillsynsverksamheten. Bestämmelserna ger sålunda inte kollegiet något uttryckligt stöd för att utöva en allmän tillsyn över att biluthyrningsföretag eller andra företag inte bedriver verksamhet som är att anse som försäljning. Bl. a. har ett leasingföretag med hänvisning just till att det ej sysslar med försäljning utan uthyrning vid flera tillfällen vägrat att lämna ut erforderliga handlingar om sin verksamhet till kollegiet. Till stöd för sin vägran har företaget åberopat den i föregående avsnitt refererade domen av Stockholms tingsrätt i vilken företagets verksamhet bedömts som uthyrning.

### Skatteregler

När det gäller *inkomstskatten* är det för företag vid anskaffande av bil i princip inte någon skillnad mellan leasing och ägande beträffande vad som totalt sett kan vara avdragsgillt.

För privatpersoner gäller däremot att leasingavgift inte är avdragsgill. Detta gäller även den räntekostnad som ingår i leasingavgiften. Syftet med depositionsleasing är att personer som sålunda inte har avdragsmöjlighet för leasingavgifter i praktiken erlägger en stor del av leasingavgiften i form av räntor på erhållet lån, vilka blir avdragsgilla vid beskattningen (39 §kommunalskattelagen).

*Riksskatteverket* (RSV) har den 23 april 1981 gjort vissa uttalanden om de inkomstskatterättsliga konsekvenserna av depositionsleasing. Uttalandena har intagits i riksskatteverkets författningssamling (RSFS 1981:29, RSV Dt 1981:13).

RSV, som granskat de på marknaden förekommande avtalskonstruktionerna, uttalar inledningsvis att de skatterättsliga konsekvenserna är delvis beroende av om avtalskonstruktionerna civilrättsligt sett är att bedöma som avbetalningsköp eller leasingavtal. RSV:s ställningstagande bygger på att det är fråga om leasing och inte avbetalningsköp och RSV har vidare i sina uttalanden inte tagit ställning till om generalklausulen i lagen mot skatteflykt är tillämplig.

RSV framhåller att enligt de allmänna grunderna för inkomstbeskattningen enligt kommunalskattelagen gäller att skattskyldighet föreligger för inkomster som kan hänföras till något av inkomstlagen jordbruksfastighet, annan fastighet, rörelse, tjänst, tillfällig förvärvsverksamhet eller kapital. Därvid gäller att någon skillnad inte föreligger beroende på om ersättningen erhålls i pengar eller in natura. Om sålunda en person får ersättning för t. ex. utlånat kapital in natura på det sättet att han i stället för ränta i vanlig mening erhåller en tillgång – materiell eller immateriell – eller slipper utföra en prestation, t. ex. en betalning, föreligger skatteplikt för ersättningen. Om kostnaden för nämnda prestation inte är avdragsgill – därför att den utgör privat levnadskostnad – uppkommer ett skattepliktigt överskott hos långivaren.

Enligt RSV får det i fråga om depositionsleasing anses klarlagt att leasetagaren erhåller kompensation för utebliven ränta på det deponerade beloppet i form av reduktion av leasingkostnaden. Leasetagaren skall alltså beskattas för den räntelösa depositionen (inkomst av kapital). Denna principiella bedömning kan enligt RSV inte ändras av den omständigheten att flera kontrahenter än långivaren och låntagaren är inblandade. Om t. ex. en långivare (A) inte erhåller ränta på sitt till B utlånade (deponerade) kapital men – under förutsättning att lånet lämnats – vid affärer med C erhåller särskilda favörer genom prisreduktioner, hyresnedsättningar osv. måste det nämligen antas att C betingat sig ersättning i en eller annan form

från B för sitt inkomstbortfall. Om således förutsättningen för att kompensation in natura skall lämnas är att den räntelösa utlåningen (depositionen) kommit till stånd är det utan betydelse hur avtalskonstruktionen i övrigt byggts upp.

Eftersom depositionsleasing från avkastningssynpunkt skall jämföras med övrig billeasing och inte exempelvis med avbetalningsköp är det enligt RSV skillnaden i leasingkostnad mellan depositionsleasing och övrig billeasing som skall beskattas. Att i varje enskilt fall beräkna hur stor denna skillnad är låter sig inte göra. I stället bör enligt RSV följande schabloniserade beräkningssätt tillämpas.

Den räntesats som resp. finansieringsbolag tillämpar vid beräkning av ränta på lånet till depositionen justeras nedåt med tre procentenheter. Den sålunda erhållna räntesatsen skall därefter ligga till grund för beräkning av ränteutgåendet på såväl den kontant erlagda depositionen som den belånade, oavsett hur finansieringen av depositionen skett.

Motiveringen till att den räntesats som resp. finansieringsbolag tillämpar skall justeras nedåt med tre procentenheter är följande.

Vid depositionsleasing skall leasetagaren lämna en kontantdeposition vid sidan om den belånade depositionen. Någon ränta tillgodoförs inte leasetagaren vare sig på den kontanta depositionen eller på den del av depositionen som finansierats med lån. Leasetagaren kompenseras i stället med en lägre leasingavgift. Att exakt fastställa värdet av denna kompensation är svårt. Leasetagarens alternativkostnad för kontantdepositionen motsvaras av den bankränta (10–12 %) som tillämpas. Alternativkostnaden för den belånade depositionen bör motsvaras av upplåningskostnaden (i nu förekommande fall motsvaras den av finansieringsbolagens räntesats, som varierar mellan 22 och 30 %). Att i varje enskilt fall strikt tillämpa en ränteberegning som skiljer mellan belånad och kontant erlagd deposition är för omständligt. I stället bör en enhetlig räntesats tillämpas. Denna måste dock ta hänsyn till skilljaktigheterna i räntesatsernas storlek för kontant och deponerat belopp. En justering av finansieringsbolagens räntesats med tre procentenheter har ansetts beakta denna skillnad.

Avslutningsvis hänvisar RSV till att RSV:s styrelse har beslutat göra följande tillägg till 1979 års föreskrifter och anvisningar om skattetillägg. "Skattetillägg skall inte vid 1981 års taxering påföras den som underlåtit att deklarerat beräknad ränta på sådan räntefri deposition som lämnats i samband med billeasing."

Beträffande *mervärdesskatt* gäller bl. a. att skattskyldig som yrkesmässigt driver handel med eller uthyrning av bilar har full avdragsrätt för skatten på de bilar som förvärvas för verksamheten. Den som driver annan verksamhet än yrkesmässig försäljning eller uthyrning av personbil har inte rätt till avdrag för ingående skatt vid förvärv av personbil. Om någon avlyftningsrätt för mervärdesskatt sålunda ej föreligger för t. ex. inköp av personbil skall

däremot mervärdeskatten inräknas i avskrivningsunderlaget.

På förfallna hyresavgifter (leasingavgifter) erlägger hyresmannen mervärdeskatt. Denna utgår som viss procent av hyresbeloppet. I sådana fall där leasingavgiften kunnat hållas lag på grund av stor depositionsavgift har leasetagaren således erlagt för litet mervärdeskatt. Som ovan nämnts har leasegivaren avdragsrätt för ingående mervärdeskatt. Systemet med depositionsleasing kan följaktligen leda till att full mervärdeskatt ej erläggs.

När det gäller de mervärdeskatterättsliga konsekvenserna av depositionsleasing har RSV ännu inte gjort några särskilda uttalanden.

I sammanhanget kan anmärkas att ansökan om bindande förhandsbesked beträffande beskattningen vid depositionsleasing inlämnats till RSV:s nämnd för rättsärenden. Ansökningen, som omfattar både inkomst- och mervärdebeskattningen, har ännu inte slutligt avgjorts.

## Motionerna

### *Motion 1195*

I motionen anføres att leasingsystemet har utvecklats till en mångmiljonrörelse under 1970-talet. Enligt motionärerna fanns år 1971 ca 20 000 personbilar för yrkesmässig långtidsuthyrning. År 1976 hade siffran stigit till 66 000 för att bara ett år senare ha ökat till hela 87 000. Kommerskollegium har under senare år fått allt flera anmälningar i vilka ifrågasatts om de många förgreningarna av leasingsystemet verkligen håller sig inom lagens ram resp. står i överensstämmelse med dess anda. Det är t. ex. möjligt att konstruera ett leasingavtal så, att en stor del av hyreskostnaden består av räntor som är avdragsgilla. Motionärerna hänvisar också till att kommerskollegium har beräknat att samhället skulle, om alla som tänker köpa bil år 1981 i stället går över till depositionsleasing, förlora 1,5 miljarder kronor/år.

I motionen anføres vidare att den mest avancerade formen av depositionsleasing är konstruerad som ett trepartsförhållande mellan leasegivare, leasetagare och ett finansbolag eller annan kreditgivare. Syftet är uppenbarligen att privatpersoner som inte har avskrivningsmöjligheter i praktiken erlägger en stor del av leasingavgifterna i form av räntor. Dessa räntor blir till skillnad från traditionella leasingavgifter avdragsgilla vid beskattningen. Eftersom mervärdeskatt utgår som viss procent på leasingavgifter, innebär konstruktionen vidare att full mervärdeskatt inte erläggs. Enligt motionärernas uppfattning torde det stå helt klart att den här typen av konstruktioner, avsedda att uppnå särskilda fördelar vid beskattningen, inte står i samklang med lagstiftningens intentioner. Över huvud taget är reglerna beträffande leasing synnerligen oklara. Avsaknaden av en särskild lagstiftning gör att man är hänvisad till att använda rättsregler som är skrivna för

andra avtalstyper. Motionärerna anser det vara ytterst angeläget att omgående genom lagstiftning förhindra missbruk av leasingssystemet. Det bör ankomma på regeringen att utforma lagförslag.

#### *Motion 1582*

I motionen hänvisas inledningsvis till den snabba utvecklingen av olika leasingformer och särskilt till uppbyggnaden av depositionsleasing. Enligt motionären bygger idén med depositionsleasing på att leasegivaren inte behöver vidkännas några kapitalkostnader och därför kan hålla nere leasingavgifterna och att leasetagaren, som i egenskap av privatperson inte har avskrivningsmöjligheter, åtnjuter avdrag vid beskattningen för de räntor han erlägger på de lån som används för att finansiera inköpet av bilen. Detta system innebär dessutom att full mervärdesskatt ej erläggs. Understundom torde leasingavtalen ha karaktären av förtäckta köp tillkomna för att kringgå konsumentkreditlagens och bilkreditförordningens bestämmelser om konstantinsatser och kredittider. Visserligen finns i konsumentkreditlagen en bestämmelse (3 §) som innebär att avtalets rubricering inte är avgörande för om avtalet har karaktären av köp eller av hyra utan att man får se till parternas verkliga avsikt med avtalet. Av de rättsfall som förekommit framgår emellertid att det i praktiken möter stora svårigheter att enbart av utformningen av ett leasingkontrakt kunna utröna om parternas verkliga avsikt vid ingående av avtalet varit att leasetagaren skall bli ägare till bilen vid leasingtidens utgång.

Motionären anser att avsaknaden av lagstiftning på området inte har inneburit några särskilda nackdelar så länge leasing var en avtalsform som enbart användes näringsidkare emellan. Enligt motionären ställer det sig annorlunda när privatleasing blivit allt vanligare. En enskild konsument torde ha små möjligheter att sätta sig in i de olika system av leasing som förekommer och de konsekvenser som ett leasingavtal kan föra med sig. I den allmänna debatten har ofta gjorts gällande att depositionsleasing är mycket förmånligt för leasingtagaren. Som framhållits från konsumenthåll är dock detta slag av leasing inte alltid någon billig leasingform. Leasetagaren lockas ofta med särskilt förmånliga erbjudanden som t. ex. att för depositionsbeloppet skall inköpas premieobligationer på vilka vinst kan tillfalla leasetagaren.

Motionären vill inte göra gällande att den nuvarande avtalsfriheten lett till några mer anmärkningsvärda missförhållanden. Avsaknaden av lagstiftning på området och skyddsregler för konsumenter innebär dock risker för konsumenten. Motionären anser därför att en kartläggning bör göras av förekommande leasingformer och att behovet av lagreglering, framför allt när det gäller privatleasing, bör prövas.

### Vissa utredningar på området

I sitt betänkande (SOU 1975:63) Konsumentkreditlag m. m. lade *kreditköpkommittén* fram – förutom bl. a. ett förslag till konsumentkreditlag – ett förslag till lag med särskilda bestämmelser om uthyrning av vara (*uthyrningslag*). Bakgrunden härtill var att kommittén ansåg att ett genomförande av dess förslag till reglering beträffande konsumentkreditköpen skulle kunna leda till en överströmning på marknaden mot kreditköpsliknande långtidsförhyrning av varor. För att hindra en sådan överströmning, som enligt kommitténs mening skulle innebära nackdelar för konsumenterna, föreslog kommittén regler om bl. a. depositionsplikt vid långtidsförhyrning, motsvarande reglerna om kontantinsats vid kreditköp, samt bestämmelser om rätt för konsumenten att göra sig fri från hyresavtal och att förvärva den förhyrda varan efter ett avräkningsförfarande. Kommittén föreslog också bestämmelser om skyldighet för uthyrare att lämna konsumenten vissa upplysningar om avtalets innebörd.

Förslaget till uthyrningslag fick ett blandat mottagande hos *remissinstanserna*. Flertalet av de remissinstanser som yttrade sig syntes visserligen mena att en mer allmän övergång från kreditköp till långtidsförhyrning knappast var önskvärd. Åtskilliga remissinstanser framhöll emellertid att motiven för den föreslagna uthyrningslagen sannolikt skulle bortfalla, om lagstiftningen rörande kreditköp gavs en mindre långtgående utformning än kommittén hade föreslagit.

I proposition 1976/77:123 med förslag till konsumentkreditlag m. m. påpekade *departementschefen* att de regler om kreditköp m. m. som lades fram innebar en mindre långtgående reglering än som skulle följa av kommitténs förslag. Därmed bortföll till stor del riskerna för en mera allmän överströmning från kreditköp till uthyrning. Även i övrigt ansåg departementschefen att kommitténs farhågor för en sådan överströmning var överdrivna. Det kunde inte heller bortses från att vissa former av uthyrningsverksamhet fyllde ett angeläget behov och att sådan verksamhet självfallet inte i onödan fick försvåras. Samtidigt ville departementschefen framhålla att kommitténs förslag till uthyrningslag innehöll flera värdefulla detaljer, inte minst när det gällde uthyrarens upplysningsplikt. Departementschefen ansåg emellertid att man kunde åstadkomma den konsumentinformation som behövdes på området även utan en särskild uthyrningslag.

Sammanfattningsvis ansåg departementschefen att man åtminstone vid dåvarande tidpunkt borde avstå från att införa en särskild lagstiftning om uthyrning av varor till konsumenter. Det fanns emellertid anledning att följa utvecklingen på området med uppmärksamhet. Skulle det visa sig att särskilda skyddsregler behövdes fick frågan tas upp på nytt.

Mot bakgrund av den snabba utvecklingen i fråga om billeasing och de små möjligheterna att ha en allmän tillsyn över biluthyrningsföretag gav

regeringen i december 1979 *kommerskollegium* i uppdrag att utreda de frågor som hänger samman med tillämpningen av bilkreditförordningens bestämmelser och gränsdragningen mellan bilförsäljning och biluthyrning. Med ledning av vad som framkom vid utredningen skulle kommerskollegium föreslå åtgärder i fråga om regeringens bemyndigande att meddela föreskrifter vid yrkesmässig försäljning av bilar och övriga bestämmelser i syfte att klarlägga lagstiftningens tillämpningsområde och att tillgodose kravet på en effektiv tillsyn på området. I regeringens beslut angavs vidare att uppdraget skulle utföras skyndsamt och att det skulle redovisas för regeringen.

I en den 5 juni 1980 avlämnad promemoria Förslag till ändringar i regleringen om betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar redovisade kollegiet sitt uppdrag. Under rubriken allmänna överväganden anför kollegiet bl. a. följande.

Bestämmelserna i bilkreditförordningen om betalningsvillkor har till främsta uppgift att tjäna som konjunkturpolitiskt instrument. Genom att föreskriva om minsta kontantinsats och längsta kredittid vid yrkesmässig försäljning av bilar kan statsmakterna påverka efterfrågan i önskvärd riktning. Under senare år har också konsumentskyddsaspekter betonats. Regler om minsta kontantinsats och längsta kredittid anses ägnade att avvålla konsumenterna från oöverlagda bilköp.

Från motorbranschens sida har man vid upprepade tillfällen under de senaste åren hävdats att det skett en betydande överströmning från avbetalningsköp till olika former av leasing av bilar – inte minst leasingformer som i själva verket får anses vara att jämställa med köp – och att denna utveckling medfört svårigheter för de traditionella bilföretagen att konkurrera med den oorganiserade bilhandeln och leasingföretagen om kunderna.

Bestämmelserna i bilkreditförordningen tar i praktiken sikte endast på avbetalningsköp. Avbetalningsköpet var vid tiden för förordningens tillkomst den dominerande kreditformen. Sedan dess har emellertid genom samhällsutvecklingen och den ekonomiska utvecklingen nya och förändrade kreditformer uppstått. Främst banklån och låneköp men också olika former av leasing har i allt större utsträckning börjat komma till användning för att finansiera privatpersoners och företags anskaffande av bilar.

Den rena avbetalningshandeln med bilar har därför minskat betydligt under senare år. Andelen avbetalningsköp torde vid bilkreditförordningens tillkomst ha uppgått till ca 75 %.

Därefter har frekvensen avbetalningsköp sjunkit och uppgår f. n. till mindre än 15 %. Avbetalningsköpen avser till övervägande del begagnade bilar.

Den kraftiga nedgången i avbetalningshandeln torde emellertid endast i begränsad utsträckning kunna förklaras med leasinginstitutets utbredning. En annan och troligare förklaring är att konsumenterna ökat sitt kostnadsmedvetande och i allt större utsträckning själva söker lösa sina bilfinansieringsproblem genom t. ex. olika former av banklån.

Vad beträffar leasingens expansion framgår av tillgängliga uppgifter att det fram till år 1977 skedde en kraftig ökning av dels det totala antalet registrerade leasingbilar, dels antalet nyregistrerade personbilar för leasing. Under de två senaste åren har dock antalet leasingbilar sjunkit betydligt och

det finns en tendens till stabilisering på denna lägre nivå.

Den kvantitativa utvecklingen ger sålunda enligt kollegiets mening knappast skäl att föreslå att all form av leasing skall omfattas av bestämmelserna om betalningsvillkor. Samtidigt står det klart att det finns former av leasing som till sin ekonomiska innebörd står avbetalningsköpet så nära att de bör omfattas av regleringen i bilkreditförordningen.

När det gäller bilkreditförordningens tillämpningsområde konstaterar kommerskollegium att många avtal om depositionsleasing starkt påminner om avbetalningsköp. I de fall då hyresavtalet inte utan vidare kan anses utgöra avbetalningsköp, trots att det i allt väsentligt fyller samma ekonomiska funktion som ett sådant, uppkommer enligt kollegiet frågan om bestämmelserna om kreditköp kan tillämpas analogt på sådant avtal. Kollegiet anser det tveksamt om en analogisk tillämpning bör komma till stånd.

Kollegiet förslår därför att förordningen kompletteras med en bestämmelse av innebörd att överlåtelse i förordningens mening – utan hinder av att någon äganderättsövergång ej är åsyftad – jämväl skall anses föreligga om avtalet med hänsyn till sin ekonomiska innebörd måste anses likvärdigt med ett köp.

Bestämmelsen innebär sålunda bl. a. att leasingavtal som medger att leasetagaren antingen efter uppsägning under löpande avtalsperiod eller efter periodens utgång själv eller genom ombud kan förvärva bilen mot en ersättning som inte obetydligt understiger det pris som motsvarande bil betingar på den vanliga försäljningsmarknaden eller erhåller en återbäring med motsvarande ekonomiska innehåll kommer att jämföras med avbetalningsköp och därmed omfattas av bilkreditförordningens bestämmelser.

Kommerskollegiums promemoria är alltså föremål för överväganden inom regeringens kansli.

I mars 1980 tillkallade regeringen en kommitté för att göra en *översyn av kreditpolitiken och den kreditpolitiska lagstiftningen* (E 1980:02). Enligt direktiven (Dir. 1980:35) bör kommittén, när det gäller kreditpolitiken, bl. a. ange två huvudalternativ. I det ena förutsätts att detaljreglering kan undvaras och att kreditpolitiken bedrivs med generellt verkande, marknadsanpassade medel. Kommittén bör sålunda noggrant pröva förutsättningarna för att kreditpolitiken normalt skall förlita sig på generella medel, såsom diskontopolitik, marknadsoperationer, statsskuldspolitik och kassavoter. I det andra huvudalternativet förutsätts att en kreditpolitisk reglering måste bevaras. Kommittén bör då undersöka vilka förändringar som bör göras i det gällande regleringssystemet.

Den lagstiftning som berörs av utredningsuppdraget är i första hand lagen om kreditpolitiska medel. I direktiven erinras om att det vid sidan av denna lag finns även annan lagstiftning som har kreditpolitiskt syfte, t. ex. bilkreditförordningen. I direktiven hänvisas till kommerskollegiums då

pågående utredning av tillämpningen av denna förordning.

Frågan om en översyn av bilkreditförordningen prövades av *riksdagen* våren 1981 med anledning av en motion (1980/81:405) vari begärdes en översyn av kredittiderna för bilar, husvagnar och fritidsbåtar. Motionärerna ansåg det befogat med längre avbetalningstider för bilar än nuvarande högst 18 månader samtidigt som man menade att kreditreglerna för husvagnar och fritidsbåtar borde skärpas.

Finansutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända betänkande (FiU 1980/81:20 s. 23) följande.

Enligt utskottets mening pekar motionärerna på ett problem. Det kan te sig inkonsekvent att man i särskild lagstiftning infört regler som medger en begränsning av avbetalningstiderna för handeln med bilar – ett bemyndigande som f. n. utnyttjas – samtidigt som någon motsvarande begränsning inte finns för t. ex. husvagnar och fritidsbåtar, ting som lättare kan undvaras än bil. De särskilda bestämmelserna rörande kredittiden vid avbetalningshandel med bilar får emellertid ses i sitt sammanhang, det är här fråga om bestämmelser som funnits sedan relativt lång tid tillbaka och som syftar till att i särskild ordning kunna påverka en mycket betydande kreditsektor. Utskottet berörde dessa frågeställningar i samband med att riksdagen vid föregående riksmöte gjorde lagen om kreditpolitiska medel tillämplig också på finansbolag samt antog en lag som bemyndigar regeringen att meddela särskilda föreskrifter vid kontoköp (FiU 1979/80:39). Utskottet konstaterar att de i motionen berörda problemen täcks in i de direktiv som lämnats den särskilda utredning som skall se över kreditpolitiken och den kreditpolitiska lagstiftningen (dir 1980:35). Något särskilt tillkännagivande från riksdagens sida erfordras därför inte.

### Remissyttrandena

*Bankinspektionen* anför att några särskilda åtgärder inte bör vidtas i anledning av motionerna. *Riksskatteverket* anser det inte f. n. motiverat med vare sig en övergripande lagstiftning om leasing eller en särskild lagstiftning om depositionsleasing. *Konsumentverket* framhåller att det mot bakgrund av riksskatteverkets ställningstagande synes tveksamt om det numera finns behov av sådan lagstiftning som förordas i motion 1195. Däremot tillstyrker verket att den i motion 1582 föreslagna kartläggningen görs och att behovet av konsumentskyddslagstiftning undersöks. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* avstår från att yttra sig över motion 1195 och anser att något behov av den i motion 1582 föreslagna kartläggningen eller undersökningen inte föreligger. *Sveriges industriförbund* och *Finansbolagens förening* avstyrker bifall till motionerna. *Sveriges advokatsamfund* och *Motorbranschens riksförbund* avstyrker bifall till motion 1195 men har ingen erinran mot yrkandet i motion 1582. *Motormännens riksförbund* anser det tveksamt om lagstiftning mot missbruk av leasingsystemet är erforderlig. Förbundet anser det däremot angeläget med ett tillfredsställande konsumentskydd.

*Bankinspektionen* hänvisar till sitt remissyttrande över kommerskollegiums ovan redovisade promemoria. I remissyttrandet har bankinspektionen bl. a. anfört att det ur allmän synpunkt kan "finnas anledning att försvåra tillkomsten av avtal som konstruerats i syfte att bereda kontrahenterna förmåner genom ett kringgående av beskattningsreglerna. Bl. a. av detta skäl vill inspektionen inte motsätta sig att leasingavtal, som till sin ekonomiska innebörd kan jämföras med köp, blir underkastade föreskrifterna om kontantinsats och kredittid i bilkreditförordningen". Bankinspektionen erinrar vidare om riksskatteverkets skrivelse med information om beskattningen av denna leasingform. Informationen är enligt bankinspektionen f. n. inte fullständig på grund av att ansökan har inlämnats till riksskatteverkets nämnd för rättsärenden om bindande förhandsbesked avseende dels en speciell avtalskonstruktion, dels mervärdesbeskattningen. När ansökningarna färdigbehandlats torde enligt inspektionens mening skattefrågorna rörande depositionsleasing vara lösta.

Bankinspektionen har sedan den 1 juli 1981 tillsyn över de finansbolag som ombesörjer finansieringen av den form av leasingverksamhet varom här är fråga och vars verksamhet är av viss omfattning. Avtalsvillkorlagen är tillämplig på leasingkontraktens allmänna avtalsvillkor. F. n. ankommer det på konsumentverket att granska att avtalsvillkoren står i överenskommelse med sagda lag. Inom konsumentverket pågår en genomgång av dessa avtalsvillkor, framhåller bankinspektionen. Frågan om vilken myndighet som i framtiden skall utöva denna tillsynsfunktion är under utredning.

Med hänsyn till det anförda anser bankinspektionen att några särskilda åtgärder inte bör vidtas i anledning av motionerna.

*Riksskatteverket (RSV)* anför att enligt RSV:s bedömning består både leasing- och finansieringsbolagens verksamhet så gott som uteslutande av traditionell leasing (företagsfinansiell och operationell). Beträffande sådan traditionell leasing framhåller RSV att det från inkomstskattemässig synpunkt hittills inte riktats några generella anmärkningar mot den. Några påtagliga problem att vid beskattningen tolka avtalskonstruktionerna och de ekonomiska effekter som följer av dem synes inte heller ha uppstått. RSV:s allmänna intryck är att de eventuella skattetekniskt oacceptabla följderna av leasing hittills justerats genom självrättelse, dvs. att berörda branschföretag anpassat sig till beskattningsmyndigheternas önskemål och krav. I detta sammanhang bortser RSV från problemet att i vissa fall tolka leasingavtalens reella innebörd, dvs. om avtalet avsett köp eller hyra (leasing). RSV framhåller att detta tolkningsproblem, som i grunden får anses vara av civilrättslig karaktär, tidigare har behandlats bl. a. i förarbetena till såväl konsumentkreditlagen som lagen om avbetalningsköp mellan näringsidkare. RSV menar att viss vägledning kan hämtas från dessa förarbeten även för beskattningen. Dessutom, framhåller RSV, har gränsdragningsproblemet mellan köp och hyra, köp med optionsklausul och hyra, m. m. skatterättsligt

prövats i domstol (RN 1953 4:5, RN 1965 5:4, RN 1967 6:3 och RÅ 1967 Fi 41). Enligt RSV:s uppfattning får gränsdragningsproblemet därmed anses löst.

RSV menar att samma resonemang som ovan kan anföras från mervärdeskatterättslig synpunkt. Det bör dock beaktas, framhåller RSV, att vissa fördelningsproblem beträffande avdrag för ingående mervärdeskatt när bil använts såväl privat som i tjänsten tidigare förekommit. Genom ändring i mervärdeskattelagen (SFS 1979:304) har emellertid dessa problem lösts på så sätt att ett schablonmässigt beräknat avdrag för ingående mervärdeskatt infördes.

Sammanfattningsvis framhåller RSV att endast om det framöver skulle visa sig att de traditionella leasingformerna omkonstrueras så att de utnyttjas i skatteundandragande syfte blir lagstiftning om leasing motiverad. F. n. anser RSV det inte berättigat att överväga eventuella lagstiftningsåtgärder.

RSV understryker att de avarter av traditionell leasing, bl. a. depositionsleasing, som under senare år tillämpats främst inom bilbranschen, bör stävjas. Detta bör enligt RSV:s mening i första hand ske med redan existerande lagstiftning. RSV hänvisar till sitt den 23 april 1981 lämnade uttalande om beskattningskonsekvenserna av depositionsleasing. Av uttalandet framgår, förutom att beskattning skall ske av den räntelösa depositionen, även att en ansökan om bindande förhandsbesked inlämnats till RSV:s nämnd för rättsärenden. Ansökan omfattar både inkomst- och mervärdebeskattningen av depositionsleasing. RSV menar att frågan om depositionsleasing på detta sätt kommer att bli rättsligt prövad. Frågan om lagstiftningsåtgärder erfordras bör därför enligt RSV anstå till dess att praxis fastslagits. RSV avser att bevaka denna fråga liksom att följa utvecklingen av depositionsleasing, dvs. hur och i vilken mån redan existerande kontrakt omkonstrueras i syfte att undgå de beskattningsåtgärder som redan vidtagits.

När det gäller frågan om en kartläggning av förekommande avtalskonstruktioner framhåller RSV att en sådan kartläggning redan vidtagits vad avser depositionsleasing av bilar. Kartläggningen utgjorde en del av förarbetet till beslutsunderlaget om beskattningskonsekvenserna av depositionsleasing. F. n. avser RSV inte att göra ytterligare en kartläggning.

*Kommerskollegium* framhåller i sitt yttrande när det gäller den s. k. depositionsleasingen att inte minst de skattemässiga konsekvenserna av denna leasingform har varit mycket osäkra och angelägna att klarlägga. Då riksskatteverket nyligen uttalat sig i frågan, vilken också är föremål för förhandsprövning, anser kommerskollegium att det finns anledning att avvakta utvecklingen något innan ställning tas till frågan om en utredning på detta område. Enligt vad kollegiet erfarit har dessutom depositionsleasingförfarandet praktiskt taget upphört efter riksskatteverkets uttalande.

Även om det kan finnas skäl att avvakta med åtgärder på billeasingområdet anser kollegiet att det är lämpligt, inte minst mot bakgrund av den ökade användning leasing i allmänhet har fått och kan förväntas få i framtiden för både företag och enskilda, att rättsområdet i stort görs till föremål för en genomgång för att härigenom klarhet skall skapas om vilka olika former av leasing som förekommer, hur utbredd användningen av leasing är och vilket behov av rättslig reglering som kan anses föreligga.

*Konsumentverket* har i sin verksamhet uppmärksammat de förhållanden som råder beträffande depositionsleasing av personbilar. Mot bakgrund av att riksskatteverket nu tagit principiell ställning till hur depositionsleasing skall behandlas vid leasingtagarnas inkomsttaxering finner konsumentverket det tveksamt om det numera finns behov av sådan lagstiftning som förordas i motion 1195.

Konsumentverket instämmer i motionärernas påpekande beträffande marknadsföringen av privatleasing, att denna leasingform ofta i reklamen framställs som mycket förmånlig. Konsumentverket framhåller att verket har ingripit mot vissa typer av annonsering och också uttalat vissa minimikrav beträffande de uppgifter som bör lämnas i annonser. Konsumentverket anser att sådana ingripanden, liksom åtgärder mot vissa kombinationserbjudanden i samband med privatleasing, mycket väl kan företas inom ramen för gällande marknadsföringslag.

När det gäller motion 1582 tillstyrker konsumentverket den föreslagna kartläggningen av leasingformer och att behovet av konsumentskyddslagstiftning undersöks. Det förefaller enligt konsumentverket mindre välbetänt att införa särslagstiftning för enbart leasing av visst slags vara. Det torde ligga närmare till hands att överväga lagstiftning för leasing av varor i allmänhet och till att reglera hela institutet saklega. Visst behov av moderna regler på sistnämnda område föreligger enligt konsumentverkets mening. I detta sammanhang erinrar konsumentverket om att kreditköpskommittén i sitt förslag till konsumentkreditlag m. m. (SOU 1975:63) framlade ett förslag till uthyrningslag, till vilket verket i sitt remissvar ställde sig positivt när det gällde den föreslagna regleringen av uthyrningsmarknaden. De farhågor man hyste att skärpta regler om kreditköp skulle medföra en överströmning mot långtidsförhyring har enligt konsumentverket till stor del besannats vad gäller bilköpen. Konsumentverket menar att förslaget kan behöva kompletteras och moderniseras.

Konsumentverket bedömer att privatleasingens utveckling kommer att ske enligt följande linjer. Beträffande de redan ingångna avtalen kan leasinggivarna förväntas – antingen generellt mot resp. kundkollektiv eller separat efter enskild förfrågan – söka erbjuda olika möjligheter att avlösa leasingavtalen genom att omvandla dem till t. ex. kredit- eller kontantköp. Problemet med detta torde enligt konsumentverket vara att åtskilliga leasingtagare inte har råd att fullgöra bilkreditförordningens krav på

kontantinsats och avbetalningstid. Ett annat sätt att motverka att leasingtagare drabbas av oskäligheter i redan tecknade leasingavtal är, framhåller konsumentverket, att villkor enligt 36 § avtalslagen jämkas av allmän domstol. Verket anser det sannolikt att sådan prövning kommer att ske sedan nu viss klarhet nåtts i inkomstskattefrågan. Vidare kan väntas en viss återgång till tidigare typer av operationell leasing utan depositionsinslag.

Konsumentverket kommer att inom en nära framtid inleda förhandlingar med leasinggivare enligt avtalsvillkorlagen angående vissa använda villkor vid leasing av bil. Konsumentverket framhåller att det i detta sammanhang är naturligt att undersöka leasingföretagens benägenhet att jämka redan ingångna avtal om depositionsleasing. Däremot torde motsvarande förhandlingar med finansieringsföretagen angående lånevillkoren för depositionen lämpligen få anstå något i avvaktan på förhandlingar angående dessa företags generella lånevillkor.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* hänvisar till att det inom riksskatteverket övervägts vissa av de frågor som motionärerna berört i motion 1195. Med hänsyn härtill avstår hovrätten från vidare yttrande i anledning av denna motion.

Beträffande motion 1582 instämmer hovrätten i motionärernas påpekande att reglerna om leasing är oklara och att man är hänvisad till att analogivis tillämpa rättsregler som tillkommit för andra slag av avtalstyper. Detta förhållande kan enligt hovrätten självfallet i och för sig sägas utgöra ett skäl för att en lagreglering bör komma till stånd. I hovrättens verksamhet har några olägenheter med nuvarande system emellertid inte kommit till synes. Bristen på lagregler har lett till att rättsförhållandet mellan parterna ofta utförligt regleras genom s. k. allmänna kontraktsvillkor. Dessa avfattas vanligen av uthyraren eller dennes organisation. Det är tänkbart, framhåller hovrätten, att bl. a. dessa förhållanden fått till följd att den enskilde konsumentens ställning är något mera utsatt i leasingförhållanden än när det gäller andra avtalstyper. Hovrätten har emellertid för sin del inte kunnat konstatera några ogynnsamma effekter härvidlag. Hovrätten framhåller att åtskilliga lagregler, som utgör skydd för konsumentens ställning i olika hänseenden, är tillämpliga även på leasing. Hit hör avtalslagens regler, t. ex. den s. k. generalklausulen i 36 §, marknadsföringslagen och lagen om oskäliga avtalsvillkor.

Hovrätten anser att gränsdragningen mellan avbetalningsköp och leasing onekligen kan erbjuda vissa svårigheter. Då leasing som avtalstyp i många hänseenden ligger nära avbetalningsköp torde emellertid problem av denna art knappast undgås, anser hovrätten, även om en lagreglering av leasing kommer till stånd. Hovrätten ställer sig tveksam till om man genom lagstiftning kan komma mycket längre än att uppställa en tolkningsregel. En sådan finns redan i konsumentkreditlagen, såsom motionären också påpekat.

Sammanfattningsvis anser hovrätten att något behov av kartläggning eller undersökning i enlighet med motionärens hemställan f. n. inte föreligger.

*Sveriges industriförbund* hänvisar till att riksskatteverket uttalat sin syn på beskattningsfrågorna vid privatleasing och att en rättslig prövning inom kort kommer att ske med anledning av ansökan om förhandsbesked. Mot denna bakgrund saknas enligt förbundets mening anledning att under återopande av skatteaspekter vidta i motionerna föreslagna åtgärder.

Inte heller från konsumentsynpunkt i övrigt har det enligt förbundet visats något behov av att utreda frågan om en lagreglering av leasing. Förbundet erinrar om att en del av den befintliga konsumentlagstiftningen även är tillämplig vid leasing. Exempelvis kan avtalsvillkorlagen användas mot eventuella oskäligen klausuler.

Med hänsyn till vad som anförts avstyrker förbundet motionärernas förslag.

*Sveriges advokatsamfund* anför att det i vart fall än så länge inte visats att ett behov av lagstiftning om leasing föreligger. Det i motion 1195 angivna syftet är enligt samfundet så allmänt hållet att det kan ifrågasättas om det inte redan är tillgodosett genom generalklausulen i 36 § avtalslagen.

Samfundet anser att en kartläggning av förekommande leasingformer och att en undersökning av behovet av en lagreglering från konsumentsynpunkt kan tänkas vara av värde. Samfundet har således ingen erinran mot förslaget därom.

*Finansbolagens förening* framhåller att finansbolagen endast bedriver finansiell leasing, som är en tjänst som finansbolagen tillhandahåller näringsidkare. Finansbolagens verksamhet är sedan den 1 juli 1980 föremål för bankinspektionens tillsyn.

Under 1980 har finansbolagen genom leasing, avbetalningsfinansiering och refinansiering av sådana krediter investerat för ca 4 miljarder kronor. Detta belopp bör enligt föreningen ställas mot industrins, handels och samfärdselns investeringar inkl. leasing på ca 20 miljarder kronor i maskiner, inventarier och motorfordon som till ca 50 % självfinansieras. Finansiell leasing, som främst utnyttjas av mindre och medelstora företag, har således en stor betydelse för landets investeringar.

Föreningen framhåller vidare i sitt yttrande att finansiell leasing till näringslivet är en sedan länge etablerad och en väl kartlagd verksamhet. Vid undersökningar som gjorts har konstaterats att verksamheten bedrivs i former mot vilka ej kan riktas några anmärkningar. Avtalsförhållandet mellan finansbolaget och kunder har sedan mitten av 1960-talet utvecklats i praxis och avtal, vars grundläggande civilrättsliga bestämmelser i huvudsak är desamma i de olika finansbolagens standardavtal. Avtalsvillkoren i övrigt kan, framhåller föreningen, emellertid skifta mellan de olika finansbolagen. I den produktutveckling och anpassning till de mindre och medelstora

företagens olika behov sker här en fortlöpande förändring.

Föreningen kan således inte finna att det föreligger något behov av lagstiftning eller kartläggning av finansiell leasing.

När det gäller operationell leasing av bilar avser endast en mindre del av den finansiella leasingen personbilar enligt föreningen. Av de 87 000 bilar som 1977 var föremål för leasing, som nämns i motion 1195, avser praktiskt taget samtliga operationell och resterande i huvudsak finansiell leasing. Operationell leasing av bilar bedrivs av bilföretagen. Båda leasingformerna riktar sig till företag för vilka leasingavgifterna är avdragsgilla under inkomstslaget rörelse om bilen utnyttjas i och för rörelsen. Föreningen framhåller att antalet leasingbilar är lågt i jämförelse med antalet registrerade bilar. Billeasingsutredningens år 1975 avgivna betänkande Billeasing konstaterade att billeasing praktiskt taget uteslutande utgjordes av operationell leasing till företag. Under senare år, jämfört med mitten av 1960-talet, har en minskning av billeasing skett. Detta förhållande och billeasings utveckling och former har senast beskrivits i kommerskollegiums promemoria.

Föreningen anför vidare att bilföretagens billeasing övervakas av kommerskollegium vid dess tillsyn av bilkreditförordningen och av bilbranschens organisationer.

Ej heller när det gäller den operationella leasingen, i vilken ingår service, föreligger det enligt föreningens mening något behov av kartläggning eller lagstiftningsåtgärder. Den fortsatta utvecklingen av billeasing kan följas genom bilregistret, vari anges om bil är föremål för leasing.

Depositionsleasing är enligt föreningen i huvudsak en leasingform för privatpersoner med möjlighet att låna ett depositionsbelopp av bilföretaget eller ett med bilföretaget närstående bolag eller från ett finansbolag eller en bank. Privatpersonen erhåller avdrag för räntorna på detta lån. Privatpersonen och bilföretaget ingår även ett leasingavtal med en leasingavgift, som blir låg när privatpersonen deponerat ett belopp. Vid leasingtidens utgång sker en avräkning med privatpersonen, och lånet regleras. Avräkningens resultat för kunden är beroende av hur bilen skötts.

Föreningen menar att det i allt väsentligt inte är någon egentlig skillnad på denna lösning än om privatpersonen först hade tagit ett vanligt lån i bank och därefter betalat bilen kontant. Däremot, hävdar föreningen, har privatleasing underlättat anskaffandet av lånet genom att depositionsleasingen medfört att kreditgivaren fått säkerhet för lånet. På en punkt föreligger dock en väsentlig skillnad. Vid privatleasing, som är en hyresform, är det icke meningen att privatpersonen skall kunna förvärva den hyrda bilen. Föreningen anför att det på marknaden funnits konstruktioner som medfört att privatpersonen vid leasingtidens utgång har förvärvat bilen. Det har således varit fråga om köp och inte depositionsleasing. Det är just denna form av privatleasing som uppmärksammats av kommerskollegium vid dess

tillsyn av bilkreditförordningen. Kommerskollegium har således menat att detta slag av köp innebär att bilkreditförordningens krav på 40 % kontantinsats har kringgåts. Detta förhållande har resulterat i en reaktion, som oreflekterat kommit att omfatta även diskussioner om det berättigade i att privatpersoner skall kunna erhålla avdrag för räntor på lån vid depositionsleasing.

Reaktionen i lanedelen har lett till riksskatteverkets ställningstagande som i huvudsak innebär att privatpersoner anses erhålla kompensation för utebliven ränta på det deponerade beloppet i form av reduktion av leasingavgiften. Föreningen menar att genom riksskatteverkets ståndpunkt är i praktiken samtliga former av depositionsleasing icke aktuella.

I den mån finansbolagen medverkat vid depositionsleasing har alltid krävts att privatpersoner ej skulle erhålla möjligheter att förvärva bilen vid leasingtidens utgång. Finansbolagens roll när det gäller att bevilja lån och att motta säkerheter för dessa lån har varit av mycket blygsam omfattning och har numera helt upphört.

Föreningen finner det angeläget att betona att i den mån finansbolagen har tagit del i privatleasing på i föregående stycke nämnt sätt har underhandskontakter dessförinnan tagits med såväl skattekontoren på länsstyrelserna som riksskatteverket. Såväl länsstyrelserna som riksskatteverket har därvid meddelat att en avdragsituation för privatpersoner förelegat beträffande skuldräntor och att några anmärkningar mot eller beskattningsekvenser av konstruktionen i övrigt ej har förelegat. Riksskatteverkets dåvarande uppfattning kom till uttryck i verkets remissvar över kommerskollegiums tidigare nämnda promemoria beträffande bilkreditförordningen. I verkets skrivelse konstateras att depositionsleasing i alla dess former, alltså således även i det fallet privatpersoner förvärvar bilen, använde gällande skattelagstiftning i tillätn omfattning. Riksskatteverkets nu gjorda ställningstagande är således en förändrad ståndpunkt.

Föreningen anser att motionärernas olika hemställanden tillgodosetts genom riksskatteverkets nya ställningstagande. Föreningen avstyrker därför bifall till motionerna.

*Motorbranschens riksförbund (MRF)* framhåller i sitt yttrande att några nya avtal om depositionsleasing knappast torde ha tecknats sedan RSV offentliggjort sin preliminära bedömning i skattefrågan. MRF har f. ö. avrätt sina medlemsföretag från att ingå nya avtal med konsumenter i avvaktan på skattefrågans lösning. MRF menar att depositionsleasing kommer att försvinna från marknaden om den skatterättsliga prövningen skulle ge vid handen att RSV:s tolkning är korrekt.

MRF anser att utbredningen av depositionsleasing under senare år inte har sin huvudsakliga grund i skattemässiga skäl. Avgörande torde i stället ha varit att den s. k. bilkreditförordningen inte är tillämplig vid leasing. Genom leasing kan nämligen enligt MRF kravet på minsta kontantinsats och längsta

tillåtna kredittid "kringgås". En förlängning av avbetalningstiden vid köp av bil torde enligt MRF sannolikt leda till att leasing av bilar till konsument kommer att minska.

Enligt förbundet synes motionärernas syfte i motion 1195 vara att förhindra vissa skatteförmåner vid depositionsleasing. Förbundet finner det lämpligt att avvakta med ett ställningstagande till dess skattefrågan blivit avgjord genom förhandsbesked och eventuell dom av regeringsrätten.

Beträffande yrkandet i motion 1582 har förbundet i och för sig ingenting att erinra mot en sådan kartläggning och undersökning. Förbundet ifrågasätter emellertid om det finns ett verkligt konsumentbehov av en sådan åtgärd. Den skatterättsliga prövningen av depositionsleasing kan ju, framhåller förbundet, få till följd att depositionsleasing upphör helt. Övrig på marknaden förekommande leasing till konsument är inte av sådan omfattning att det motiverar särskilda konsumentskyddsåtgärder.

MRF anför vidare i sitt yttrande att det borde ligga i statsmakternas intresse att underlätta för konsumenten att köpa och äga en bil i stället för att behöva leasa den. Ett avskaffande av bilkreditförordningen eller en rejäl förlängning av nuvarande längsta tillåtna kredittid är härvidlag ett sätt att underlätta köp av bil, framhåller MRF. Om så sker torde frågan om eventuella konsumentskyddsåtgärder vid leasing vara praktiskt ointressant.

*Motormännens riksförbund* har i och för sig intet att erinra mot att ett direkt missbruk av leasingssystemet förhindras. Huruvida en lagstiftning är av behovet påkallat synes dock med hänsyn till innehållet i det beslut som riksskatteverkets styrelse nyligen fattat något tveksamt. Förbundet anser det däremot vara angeläget att ett tillfredsställande konsumentskydd vid privatleasing snarast tillskapas.

## Utskottet

I betänkandet behandlar utskottet två motioner vari tas upp frågor om leasing.

Med leasing brukar avses långtidsuthyrning av lös egendom för viss bestämd tid, som regel ej understigande ett år. Termen leasing har hämtats från USA och introducerades i Sverige i mitten av 1960-talet. Särskild civilrättslig lagstiftning om leasing saknas.

Som framgår av redogörelsen ovan (s. 2-3) för leasinginstitutet förekommer det flera olika former av leasing. En form som under de senaste åren blivit vanlig inom bilhandeln och som föranlett de båda motionerna är den s. k. *depositionsleasingen*. Den innebär att leasetagaren deponerar ett belopp som motsvarar hela eller en del av bilens fulla marknadspris hos leasegivaren. Depositionsbeloppet ställs räntefritt till leasegivarens disposition. Leasegivaren åtar sig ofta även att medverka vid anskaffande av lån

motsvarande depositionsbeloppet. Efter leasingperiodens slut löses lånet med det deponerade beloppet. Leasetagaren betalar – förutom leaseavgift – skatt, försäkring, driftkostnader, service och reparationer.

Den mest avancerade formen av depositionsleasing är konstruerad som ett trepartsförhållande mellan leasegivare, leasetagare och ett finansbolag eller annan kreditgivare. Principen är den att leasetagaren efter förmedling av leasegivaren får ett amorteringsfritt lån hos finansbolaget. För räntan på lånet gör leasetagaren på vanligt sätt avdrag i sin deklaration. Det lånade beloppet jämte en grundavgift på 6 à 7 % av bilens värde deponeras räntefritt hos leasegivaren. För dessa pengar köper leasegivaren den bil som leasetagaren önskar nyttja. Varje månad avsätter leasegivaren pengar till ett värde som motsvarar leasingavgifterna till en fond för leasetagarens räkning. Under leasingperioden skrivs bilens värde ned successivt så att dess bokförda värde vid periodens slut är lika med noll. Därefter säljs bilen till rådande marknadspris. Av den vinst som uppkommer vid försäljningen tar leasegivaren viss mindre del medan leasetagaren behåller resten. Leasetagaren får vidare tillbaka den grundavgift som han deponerat hos leasegivaren. Skulden till finansbolaget betalar leasetagaren med de pengar som fonderats hos leasegivaren. Leasetagaren har även möjlighet att själv köpa bilen och då till ett pris som ligger långt under marknadsvärdet.

I motion 1980/81:1195 framhålls att syftet med depositionsleasing av bilar uppenbarligen är att privatpersoner, som inte har möjlighet att vid inkomstbeskattningen göra avdrag för leasingavgifter, i praktiken erlägger en stor del av avgifterna för leasingen i form av räntor på det lån, varigenom medel till depositionsbeloppet framskaffats. Systemet med depositionsleasing innebär vidare att full mervärdeskatt inte betalas. Motionärerna anser att denna typ av avtalskonstruktion, som är avsedd för att uppnå särskilda fördelar vid beskattningen, inte bör tillåtas. Motionärerna hänvisar också till att bestämmelserna om leasing över huvud taget är synnerligen oklara. Med stöd av det anförda yrkas i motionen att riksdagen hos regeringen skall begära förslag till lagstiftning som förhindrar att inte avsedda förmåner kan uppnås genom användande av leasing.

Även i motion 1980/81:1582 anføres att systemet med depositionsleasing leder till för låg skatt. Vidare påpekas att depositionsleasingavtal understundom har karaktären av förtäckta köp tillkomna för att kringgå konsumentkreditlagen och bilkreditförordningens bestämmelser om kontantinsatser och kredittider. Motionären anser att avsaknaden av lagstiftning om leasing inte innebar några nackdelar så länge leasing var en avtalsform som enbart användes näringsidkare emellan. Enligt motionären ställer det sig annorlunda när privatleasing blivit allt vanligare. En enskild konsument torde ha små möjligheter att sätta sig in i de olika former av leasing som förekommer. Ofta lockas konsumenterna med förmånliga kombinationserbjudanden. Motionären vill inte göra gällande att den nuvarande avtalsfriheten lett till några mer anmärkningsvärda missförhållanden. Avsaknaden

av lagstiftning på området innebär dock risker för konsumenterna. Motionären yrkar därför att riksdagen hos regeringen skall hemställa om en kartläggning av förekommande leasingformer och en undersökning av behovet av lagreglering från konsumentsynpunkt.

Utskottet konstaterar för sin del att det under senare år skett en snabb utveckling när det gäller leasing av såväl nya som begagnade bilar till privatpersoner. Som framhålls av Motorbranschens riksförbund i dess remissyttrande över motionerna torde den ökade användningen av leasing ha sin grund i bilkreditförordningens regler om minsta kontantinsats och längsta tillåtna kredittid. Genom ett leasingavtal kan parterna uppnå i huvudsak samma ekonomiska mål som med ett avbetalningsköp samtidigt som de kommer i från bilkreditförordningens bestämmelser som endast tar sikte på kreditköp. En överströmning inom bilhandeln från kreditköp till billeasing innebär emellertid att de kreditpolitiska syften som ligger bakom bilkreditförordningens regler inte längre kan tillgodoses.

Traditionell leasing av bilar har framför allt utnyttjats näringsidkare emellan. Med hänsyn till att privatpersoner i motsats till näringsidkare inte kan vid inkomstbeskattningen göra avdrag för leasingavgifterna har traditionell leasing nämligen varit ett dyrt och således ej attraktivt finansieringsalternativ för privatpersoner.

Vid depositionsleasing ställer det sig emellertid annorlunda. Idén med depositionsleasing bygger på att leasegivaren på grund av det hos honom deponerade beloppet inte behöver vidkännas några kapitalkostnader för bilen och därför kan erbjuda leasetagaren låga leasingavgifter. De räntor leasetagaren erlägger på det lån som används för att finansiera köpet av bilen blir avdragsgilla vid inkomstbeskattningen. Leasetagarens sammanlagda kostnad för leasingen blir därför lägre vid depositionsleasing än vid traditionell leasing.

Skattemässiga fördelar med depositionsleasing uppkommer även i fråga om mervärdeskatten. Enligt gällande regler äger leasegivaren rätt att göra avdrag för mervärdeskatt på de bilar som förvärvas för leasingen. Mervärdeskatt betalas i stället av leasetagaren på leasingavgifterna. Eftersom skatten utgår som viss procent på leasingbeloppet och detta har kunnat hållas lågt på grund av det stora depositionsbeloppet innebär systemet med depositionsleasing att full mervärdeskatt inte erläggs.

En expanderande depositionsleasing medför således nackdelar för samhället från kreditpolitiska och skattemässiga synpunkter. Såsom framhålls i motion 1582 kan en överströmning på marknaden från kreditköp till depositionsleasing också innebära risker för konsumenterna. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att kreditköpkommittén 1975 lade fram förslag förutom till en konsumentkreditlag även till en särskild uthyrningslag. Departementschefen uttalade, när propositionen med förslag till konsumentkreditlag framlades, att man vid dåvarande tidpunkt borde avstå från att införa en särskild lagstiftning om uthyrning av varor till konsumenterna. Det

fanns emellertid enligt departementschefens mening anledning att följa utvecklingen på området med uppmärksamhet. Skulle det visa sig att särskilda skyddsregler behövdes fick frågan tas upp på nytt.

Sedan motionerna väcktes har riksskatteverket i april 1981 gjort vissa uttalanden om de inkomstskatterättsliga konsekvenserna av depositionsleasing. Som framgår av den i det föregående (s. 8) intagna redogörelsen härför anser riksskatteverket det klarlagt att leasetagaren erhåller kompensation för utebliven ränta på det hos leasegivaren deponerade beloppet i form av reduktion av leasingkostnaderna och att det föreligger skatteplikt för denna reduktion av kostnaderna. Riksskatteverkets uttalande har enligt vad som framhålls i flera remissyttranden lett till att förfarandet med depositionsleasing i praktiken upphört.

Med hänsyn till det anförda finner utskottet det inte f. n. erforderligt med sådan lagstiftning som yrkas i motion 1195. Utskottet vill dock tillägga att frågan om hur depositionsleasing skall behandlas i inkomstskattehänseende ännu inte blivit slutligt rättsligt prövad. Riksskatteverkets nämnd för rättsärenden har i dagarna meddelat beslut med anledning av en ansökan om bindande förhandsbesked i frågan. Beslutet har inte offentliggjorts men av vissa tidningsuttalanden från sökandens sida synes framgå att nämnden biträtt riksskatteverkets tolkning. Nämndens besked kan dock komma att överklagas hos regeringsrätten. Riksskatteverket har i sitt remissyttrande förklarat att man avser att bevaka frågan. Utskottet utgår därför ifrån att riksskatteverket kommer – för den händelse regeringsrätten skulle meddela förhandsbesked av annat innehåll än nämnden gjort – att vidta erforderliga åtgärder för att förhindra att särskilda skatteförmåner uppnås.

När det därefter gäller yrkandet i motion 1582 finner utskottet det inte erforderligt med någon kartläggning av de traditionella leasingformer som i huvudsak används näringsidkare emellan. Beträffande leasing och uthyrning till enskilda konsumenter vill utskottet erinra om att konsumenterna inte helt saknar skydd av lagregler när det gäller leasingavtal. Bl. a. är marknadsföringslagen och avtalsvillkorlagen tillämpliga även när det gäller leasing. Med stöd av marknadsföringslagen kan sålunda åtgärder vidtas mot t. ex. de kombinationserbjudanden som påtalas i motionen. Vidare kan enligt avtalsvillkorlagen leasegivarna meddelas förbud att använda vissa slag av villkor i leasingavtalen.

Enligt vad utskottet inhämtat pågår f. n. förhandlingar mellan konsumentverket och leasegivarna angående vissa använda villkor vid leasing av bil.

Utskottet anser med hänsyn till det anförda och med beaktande av att leasingformen depositionsleasing synes ha försvunnit från marknaden att det i varje fall inte f. n. föreligger något behov av en sådan kartläggning och undersökning som yrkas i motion 1582. Utskottet har vid sitt ställningstagande till motionsyrkandet utgått från att riksskatteverket, kommerskollegium och konsumentverket, med hänsyn till de olika intressen vederbörande

ämbetsverk har att bevaka, kommer att följa utvecklingen på området och ta de initiativ som kan bli erforderliga.

På anförda skäl finner utskottet att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionerna 1980/81:1195 och 1980/81:1582.

Stockholm den 12 november 1981

På lagutskottets vägnar

LENNART ANDERSSON

*Närvarande:* Lennart Andersson (s), Ivan Svanström (c), Elvy Nilsson (s), Arne Andersson i Gamleby (s), Martin Olsson (c)\*, Ingemar Konradsson (s), Olle Aulin (m), Owe Andréasson (s), Marianne Karlsson (c), Bengt Silfverstrand (s), Margot Håkansson (fp), Margareta Gard (m), Ingrid Segerström (s), Per Stenmarck (m)\* och Susann Torgerson (fp).

\* Ej närvarande vid betänkandets justering.

