



SKATTEMINISTERIET

Skatteudvalget
SAU alm.del - Svar på Spørgsmål 1 og 2
Offentligt

J.nr. 2006-218-0121

Dato:

11. OKT. 2006

MODTAGET

11 OKT. 2006

10.5
Den Centrale Indlevering

ORIGINAL

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 1 og 2 af 4. oktober
2006.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

Spørgsmål 1:

Vil ministeren kommentere artiklen "Skatteekspert: Tysk momsfidus ulovlig" fra Politiken 27/9-2006, hvoraf det fremgår at momsfidusen, der koster staten i omegnen af 300 mio. kr. årligt, hvor busserne leases i Tyskland, er ulovlig og efter alt at dømme vil kunne kendes ulovlig af EF-domstolen, samt at SKAT har været vidende herom?

Svar:

Efter gældende EU-regler skal en leasingydelse momses i leasingvirksomhedens land. Leases en bus i Tyskland skal der derfor betales 16 pct. tysk moms til de tyske myndigheder, mens der for en bus leaset i Danmark vil skulle betales 25 pct. moms til de danske myndigheder.

Da indenlandsk persontransport med rutebus er momsfritaget i Danmark, har de danske transportvirksomheder ikke fradragsret for moms af indkøb til brug for persontransport. De fleste rutebusser bruges dog også i mindre omfang til momspligtige formål som f.eks. reklame. Leases en bus i Danmark vil der derfor kun være ret til fradrag af den lille del af de 25 pct. moms af leasingydelsen, der forholdsmæssigt svarer til bussens anvendelse til momspligtigt formål.

Når bussen imidlertid er leaset i Tyskland med moms indbetalt til de tyske myndigheder, er det disse myndigheder der skal give fradraget – eller rettere sagt momsgodtgørelse til de danske virksomheder. I Tyskland er indenlandsk persontransport momspligtig og tyske transportvirksomheder har dermed fradragsret for leasingydelsen, når de leaser en bus i Tyskland. Tyskland fortolker de gældende EU-regler om momsgodtgørelse til udenlandske virksomheder således, at der skal godtgøres efter nationale tyske regler og godtgør derfor den fulde købsmoms til de danske virksomheder. Hermed undgår de tyske myndigheder det administrative besvær, som det i hvert enkelt tilfælde er at undersøge de enkelte virksomheders nationale fradragsretsmuligheder.

Samlet set betyder dette, at danske virksomheder kan lease busser i Tyskland renset for moms.

Det er dansk opfattelse, at efter EU's godtgørelsesregler skal godtgørelse gives efter de fradragsregler, der anvendes i det land, hvor virksomheden, der søger om godtgørelse, er etableret. Derfor burde Tyskland efter dansk opfattelse kun godtgøre den del af den tyske moms, som transportvirksomhederne ville have fradrag for i Danmark – nemlig den del, der vedrører den beskudne momspligtige virksomhed. Dette er dog et spørgsmål om fortolkning af EU-reglerne og ulig den skatteekspert, der udtalte sig til Politiken 27/9-2006, er Skatteministeriet ikke helt sikker på at kunne vinde en sag om spørgsmålet ved EU-domstolen.

Og hvad vigtigere er, at selv om Danmark skulle vinde en sådan sag og Tyskland begynder at give en lavere godtgørelse, vil den danske statskasse ikke vil få flere penge af den grund!

I stedet vil det være de danske transportvirksomheder, der taber penge og den tyske statskasse der får et merprovenu (men øgede administrative omkostninger).

Et merprovenu til den danske statskasse kan nemlig kun opstå, hvis leasing af busser i Tyskland ophører og busserne i stedet leases i Danmark eller købes med dansk moms og med danske fradragsretsregler.

Jeg vurderer imidlertid, at så længe danske transportvirksomheder kan lease busser i Tyskland med den lavere tyske moms og dermed sparer momsforskellen mellem dansk og tysk moms, vil dette være så fordelagtigt, at busserne stadig vil blive leaset i Tyskland.

Det er således ikke korrekt, når det i Politiken anføres, at den danske statskasse mister ca. 300 mio. kr. årligt fordi Tyskland godtgør den fulde moms af leasingydelsen til de danske virksomheder.

Samlet set er det derfor min opfattelse, at en isoleret ændring af de tyske regler for momsgodtgørelse kun vil øge de danske virksomheders omkostninger – og eventuelt give statskassen et provenutab, hvis de øgede udgifter i virksomhederne skal kompenseres for at undgå taksstigninger i den kollektive trafik.

Da det som sagt i sidste ende er beskatningsstedet for leasingydelsen der er afgørende for, om det er mere fordelagtigt at lease busser i Tyskland frem for i Danmark, har vi fra dansk side valgt at arbejde for en ændring af denne regel. Vi støtter derfor et forslag fra Kommissionen fremsat i 2003 om, at leasingydelsen fremover skal momses i det land, hvor transportvirksomheden (kunden) er etableret. En gennemførelse af dette forslag vil betyde, at uanset hvor danske transportvirksomheder leaser deres transportmidler, vil momsen skulle betales i Danmark og dermed vil det også være de danske fradragsretsregler der gælder.

Jeg kan oplyse, at Kommissionen ligeledes har fremsat forslag om forenklede regler for momsgodtgørelse, herunder forslag til en tekst, der gør det klart, at godtgørelsen skal gives på baggrund af fradragsretsreglerne i det land, hvor den ansøgende virksomhed er etableret. Dette forslag støttes også fra dansk side.

Med en ændring af beskatningsstedet for leasing til forbrugslandsbeskatning vil momsfordelen ved at lease i Tyskland forsvinde.

Skatteministeriets beregninger viser, at ændres reglerne for beskatningsstedet vil den danske statskasse få et øget momsprovenu på knap 300 mio. kr. Den tyske statskasse vil ikke miste momsindtægter, da de jo alligevel i dag godtgør den fulde moms. De danske virksomheder vil imidlertid miste hele momsfordelen ved at lease i Tyskland og derved få øgede omkostninger på ca. 300 mio. kr.

Da regeringen ikke ønsker stigende priser for offentlig transport på grund af ændringer i momsregler er det besluttet, at der efter vedtagelse af ændrede regler om beskatningssted, vil skulle ydes en kompensation til transportvirksomhederne.

En ændring af beskatningsstedet for leasingydelsen indebærer også, at danske leasingvirksomheder vil kunne konkurrere om de danske kunder på lige vilkår med de tyske leasingvirksomheder. Dermed skabes mulighed for afledte indtægter for staten.

Det er på baggrund af ovenstående, at jeg har valgt at koncentrere kræfterne på at opnå en ændring af beskatningsstedet for leasing i stedet for at arbejde isoleret på at få ændret den tyske opfattelse af godtgørelsesreglerne.

Spørgsmål 2:

Hvorfor har ministeren ikke oplyst til udvalget, at busselskabernes momsspekulation er ulovlig –f.eks. i sin besvarelse af udvalgets spørgsmål 203, alm. Del samt § 20-spørgsmål S 3598 af Morten Homann (SF) – når SKAT ifølge oplysningerne i Politiken 27/9-2006 udmærket har været klar over dette?

Svar:

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål 1, foregår der ikke nogen ulovlig momsspekulation fra busselskabernes side. Reglen om, at en leasingydelse momses i leasingvirksomhedens land er helt klar i gældende EU-regler. Reglerne om momsgodtgørelse til udenlandske virksomheder er dog ikke så klare og Danmark og Tyskland fortolker disse forskelligt.

Som det også fremgår af svaret på spørgsmål 1 taber statskassen imidlertid ikke penge på den forskellige fortolkning af godtgørelsesreglerne og det helt væsentlige i forbindelse med leasingproblematikken er reglerne for, hvor leasingydelsen skal momses.

Derfor har jeg i de svar, som jeg har afgivet til de omtalte alm. del og S-spørgsmål fokuseret på arbejdet med at ændre beskatningsstedet for leasingydelsen.