

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendt til: js@skat.dk

20. februar 2012

Vedrørende høring over grundnotat vedrørende momssystemets fremtid

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

Skatteministeriet har ved e-mail af 1. februar 2012 sendt ovenstående høring til Datatilsynet.

CVR-nr. 11-88-37-29

Datatilsynet har ingen bemærkninger til grundnotatet.

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

Med venlig hilsen

E-post
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Lasse May

J.nr. 2011-19-0061
Sagsbehandler
Lasse May
Direkte 3319 3214



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
js@skat.dk

20. februar 2012

Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid – j.nr. 2012-221-0041

Skatteministeriet har den 1. februar 2012 sendt Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid samt et grund- og nærhedsnotat herom til Folketingets Europaudvalg i høring med høringsfrist den 21. februar 2012.

Meddelelsen og notatet har været behandlet i Danske Advokaters fagudvalg for skatteret.

Hverken meddelelsen eller notatet giver Danske Advokater anledning til at afgive et høringssvar.

Med venlig hilsen

Helle Hübertz Krogsøe
vicedirektør
hhk@danskeadvokater.dk

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Ministerbetjening (FT) [Ministerbetjening@FTNET DK]
Sendt: 1. februar 2012 11:45
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Cc: Ministerbetjening (FT)
Emne: SV: Høring - Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid - j. nr. 2012-221-0041

Finanstilsynet har ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen
Camilla Nicolajsen
Fuldmægtig, cand.jur.
Juridisk kontor



FINANSTILSYNET

Århusgade 110, 2100 København Ø
Tlf.: +45 33 55 82 82 / Fax: +45 33 55 82 00
Direkte tlf. +45 33 55 84 62
<mailto:chn@ftnet.dk>
www.finanstilsynet.dk

Fra: Gina Heman (FT) På vegne af Finanstilsynets officielle postkasse (FT)
Sendt: 1. februar 2012 11:08
Til: Ministerbetjening (FT)
Emne: VS: Høring - Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid

Fra: JP-Jura og Samfundsøkonomi [<mailto:js@skat.dk>]
Sendt: 1. februar 2012 10:56
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ae@ae.dk; info@shipowners.dk; dif@dif.dk; da@da.dk;
hoeringssager@danskeerhverv.dk; di@di.dk; vfl@vfl.dk; dts@dts.dk; dts@dtl.eu; fagligt@danskeadvokater.dk;
danske-biludlejere@mail.tele.dk; regioner@regioner.dk; dt@datatilsynet.dk; post@dommerforening.dk;
post@finansogleasing.dk; mail@finansraadet.dk; Finanstilsynets officielle postkasse (FT); fdr@fdr.dk; frr@frr.dk;
fsr@fsr.dk; fp@forsikringogpension.dk; hvr@hvr.dk; kl@kl.dk; info@lf.dk; lo@lo.dk; LSR; pdkbh@politi.dk;
rigsadvokaten@ankl.dk; politi@politi.dk; Leo Holm; info@trafikselskaberneidanmark.dk
Cc: Kirsten Hoffmeyer
Emne: Høring - Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid

Til alle på vedlagte høringsliste.

Høring over Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid, KOM(2011) 851 endelig.

Vedlagt sendes ovennævnte meddelelse samt et grundnotat herom. Skatteministeriet skal anmode om, at eventuelle bemærkninger fremsendes senest 21. februar 2012.

Skatteministeriet skal anmode om, at modtage bemærkningerne elektronisk på js@skat.dk med henvisning til j.nr. 2012-221-0041.

Der vedlægges en liste over hørte myndigheder og organisationer.

Advokatrådet

ADVOKAT  SAMFUNDET

Skatteministeriet
Nicolai Figtvedsgade 28

1402 København K

js@skat.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 17-02-2012
SAGSNR.: 2012 - 440
ID NR.: 163078

**Høring - over Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid,
KOM(2011) 851 endelig**

Ved e-mail af 1. februar 2012 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte.

Advokatrådet har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

Kirsten Hoffmeyer

Fra: Jacob K. Clasen [JC@shipowners.dk]
Sendt: 21. februar 2012 11:06
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi
Emne: Høring - Kommissionens meddelelse om moms-systemets fremtid, j nr. 2012-221-0041
Vedhæftede filer: ECSA-ECC Preliminary views on the VAT White Paper (Final 140212).pdf

Danmarks Rederiforening har følgende kommentarer til ovennævnte høring, hvor især spørgsmålet om moms på passagertransport har potentielt stor betydning.

Danske rederier arbejder i sagens natur meget ofte i forskellige EU-lande. Det ville derfor være en meget stor administrativ lettelse, hvis der sker yderligere ensretning af momsangivelser, hvilket vi klart kan støtte. Det må dog være en forudsætning, at en sådan harmonisering ikke medfører øgede indberetningsbyrder i de lande, hvor der i dag allerede er sket administrative lettelser. Det skal altså ikke være de mest bureaukratiske lande, der skal sætte standarden.

Vi kan ligeledes støtte bestræbelserne på at etablere one stop shops. I første omgang søges der etableret en mekanisme for e-handel. Når den forhåbentlig er etableret med succes, bør der følges op med lignende mekanismer for andre ydelser, som i deres natur er grænseoverskridende såsom transport.

Vi er imidlertid ikke enige i, at der er behov for ændringer af momsreglerne vedr. persontransport. Det hævdes i Kommissionens meddelelse, at der er konkurrenceforvridning mellem transportformerne på grund af forskellige momssatser i forskellige transportformer. Vi kan ikke genkende dette billede, idet den konstaterede forskelsbehandling primært vedrører indenlands transport, som medlemslandene allerede i dag kan vælge at behandle ens. Hertil kommer, at spørgsmål om eventuel konkurrenceforvridning mellem transportformerne bør analyseres i et bredere perspektiv end blot momsprocedurer. For eksempel pålægges færgefarten meget store økonomiske byrder i den kommende tid, hvor nye miljøregler fra 2015 på svovlområdet vil kræve massive investeringer. Pålægges der samtidig moms på transporten kan det have konkret betydning for beskæftigelse og rutefrekvens.

Vi henviser i øvrigt til vedlagte kommentarer fra vores europæiske rederiforening ECSA, hvor ovennævnte synspunkter uddybes, og som vi fuldt ud kan tilslutte os. Heri uddybes blandt andet hvorfor, der ikke bør ændres ved reglerne om persontransport.

Venlig hilsen

Jacob K. Clasen
Kontorchef/Head of Division
Danmarks Rederiforening / Danish Shipowners' Association
Amaliegade 33
DK-1256 Copenhagen K
Tel.: +45 33 11 40 88 / Direct: +45 33 48 92 14
Mobile: +45 30 23 19 73
E-mail: jc@shipowners.dk
www.shipowners.dk

This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.
For more information please visit <http://www.symanteccloud.com>



COMMISSION COMMUNICATION ON
"THE FUTURE OF VAT - TOWARDS A SIMPLER, MORE ROBUST AND
EFFICIENT VAT SYSTEM TAILORED TO THE SINGLE MARKET"

ECSA/ECC PRELIMINARY COMMENTS

Introduction

The European Community Shipowners' Associations (ECSA) is the European association representing the national shipowners' associations of the European Union and Norway. Its aim is to promote the interests of European shipping so that the industry can best serve European and International trade and commerce in a competitive free enterprise environment to the benefit of shippers and consumers. European shipowners' control 41% of the global merchant fleet and are active in all kinds of shipping services intra EU, between the EU and third countries and in cross trade between different continents.

The European Cruise Council (ECC) represents the leading cruise companies operating in Europe. It has 30 cruise members and 34 associate members and promotes the interests of cruise ship operators within Europe, liaising closely with the EU Institutions: the Commission, the Parliament, the Council of Ministers and their Permanent Representatives as well as with the European Maritime Safety Agency (EMSA). The ECC also looks to protect the interests of its members through close liaison with other European and international bodies whilst promoting cruising to a wider public audience to encourage expansion of the European cruise market.

Together these two bodies represent the European Maritime Industry as a whole and it is in that context that the following comments are made. For ease, the group will be referred to throughout this paper as the Industry.

The Industry therefore welcomes the opportunity to comment on the Commission Communication (White Paper) on *"The future of VAT - Towards a simpler, more robust and efficient VAT system tailored to the single market"* (COM(2011) 851 final).

The design of the future VAT system is an issue of crucial importance for an internationally active industry like shipping. In this regard, the Industry and the members it represents (national associations, shipping companies and cruise lines) contributed detailed and constructive comments to the consultation process launched by the European Commission in December 2010 on the Green Paper on the "Future of VAT", which preceded the publication of the White Paper.

The Industry notes therefore that the Commission White Paper sets out an ambitious road-map to reform the current VAT system, proposing a number of actions and initiatives, many of which are to be commended.

In particular, it appreciates the Commission's ultimate goal of developing a comprehensive VAT system based on best practices that strengthens its coherence with the Single Market, reduces the administrative burdens and compliance cost for businesses and is solid enough to resist fraudulent attacks. However, the Industry has strong reservations about the need to change the current treatment of transport of passenger by sea for the reasons explained further in this paper.

The Industry therefore looks forward to the development of a long term VAT Reform strategy supporting the delivery of the Europe 2020 objectives. The preliminary and broad comments that follow aim at a constructive dialogue with the European Commission and the Member States on some of the forthcoming policy initiatives which are relevant for the activities of the its members.

I. TAXATION ACCORDING TO THE DESTINATION-BASED PRINCIPLE

One of the significant concepts set out in the VAT Green Paper was whether the place of taxation for EU cross-border supplies of goods and services should follow the origin or the destination principle.

Since all previous attempts to introduce an origin-based system have consistently been resisted by the Member States, the Industry agrees with the Commission's view that taxation in the Member State of origin could no longer be considered an achievable objective.

As suggested in their submission to the VAT Green Paper, the Industry calls for a universal system that is applicable in all Member States - whether that be the destination based system, or an alternative - coupled with measures that address the exposure of the present VAT collection system to fraud.

As stressed in the response to the VAT Green Paper, in order to avoid the difficulties that present from the current proposals for a one-stop-shop system which requires multilateral service providers to account for VAT at the different rates prevailing throughout the EU although through only one VAT return, a one-stop-shop system with a harmonised rate combined with a clearing mechanism between Member States should be the ultimate goal.

II. SIMPLIFICATION AND COMPLIANCE-COST REDUCTION

The Industry agrees with the Commission's view that the fragmentation of the common EU VAT system into 27 national VAT systems represents a major obstacle to intra-EU trade.

As explained during the Green Paper consultation, the VAT-related compliance cost for the shipping industry, which by definition is international and operates in many different countries, within and outside the EU, is significant as companies often need to hire specialists in order to comply with the different rules, procedures and requirements being applied in the different EU Member States.

On balance therefore, the Industry welcomes many of the initiatives set out in the White Paper and calls upon the Commission and Member States to work towards a real process of simplification, based on best practices, and compliance-cost reduction for business, in line with the 2007 Commission Action programme for reducing administrative burdens in the EU.

EU VAT web portal

The Industry fully supports the goal of setting up an EU VAT web portal to ensure that businesses have easy access to accurate and reliable information in several languages on VAT-legislation in the EU (i.e. registration, invoicing, VAT returns, VAT rates, special obligations and limitations to the right of deduction).

Standardisation of VAT-related obligations

The Industry agrees that compliance-related requirements should be standardised across the EU, promoting the wide-spread use of advanced technologies (E-invoicing and E-archiving), and that any redundant filing should be eliminated.

However, in welcoming the Commission's intention to further standardise VAT obligations (such as registration and invoicing) across the EU, the Industry wishes to stress that such a process should be based on the best practices existing at national level, and should not bring additional complexity for businesses.

The Industry acknowledges that **invoicing rules** have been further harmonised recently and the principle of equal treatment of paper and electronic invoicing is now embodied in VAT legislation. However, whilst welcoming the significant changes brought about by the 2010 Invoicing Directive¹, Industry members question the effectiveness of this Directive in view of the number of "opt in" and "opt out" clauses left to the discretion of individual Member States, in particular as regards the compliance with the individual invoicing requirements of different Member States for goods and services supplied in travel retail environments.

An **EU standardised VAT return form** would be welcomed by Industry members if it does not lead to additional box completion in those Member States who currently only require a minimal amount of information to be declared. In this regard, members agree with the Commission's view that the use of a standardised VAT return form should be made optional for businesses, and believe that industry should be fully involved in the feasibility assessment of its design and format.

III. INVOLVEMENT OF THE BUSINESS IN THE EU VAT GOVERNANCE

The Industry fully supports the proposed greater involvement of business and transparency in the decision-making process and practical implementation of EU VAT law. It believes that through trust, transparency and cooperation we can build a better and simpler VAT system to the benefit of all involved parties.

¹ COUNCIL DIRECTIVE 2010/45/EU of 13 July 2010 amending Directive 2006/112/EC on the common system of value added tax (regarding the rules on invoicing)

EU VAT Tripartite Forum

The Industry agrees that the new EU VAT Forum would benefit from the participation of business representatives together with Member States and the Commission. It looks forward to its establishment and would welcome the opportunity to participate in such an initiative on behalf of all its members in order to provide input on any relevant issues of VAT legislation and practical implementation.

Guidance on VAT Legislation

The Industry welcomes the expected publication in 2012 of the guidelines agreed by the VAT Committee on EU legislation and the explanatory notes on new legislation before its entry into force.

Given its international nature, the shipping industry requires clear VAT rules that increase legal certainty and the likelihood of uniform interpretation by Member States, supporting cross-border activities and minimising administrative burdens and operational costs.

Involvement of business in the Council negotiations

The Industry notes that in the White Paper, the Commission calls upon the Council to consider how best to involve stakeholders when new proposals are being negotiated. In order to increase the transparency of the decision-making process, their members maintain that Industry should be allowed to provide the Council VAT Committee with practical advice on the issues being discussed, in particular on how the proposed rules would work (or not work).

Impact assessments

Finally, the Industry calls upon Member States and the Commission to increase the quality and clarity of any legislative proposals by producing comprehensive and high-quality holistic impact assessments, with EU businesses involved as part of that process. These should be not limited to a technical fiscal exercise, but should fully assess the broader economic and social impacts of the proposed legislation.

IV. PASSENGER TRANSPORT SERVICES

The Industry strongly questions the need to review the current VAT framework for passenger transport activities, as outlined in the VAT White Paper.

In this regard, it wishes to draw the attention of the Commission and the Member States to the following issues and arguments which would fully justify retention of the current arrangements:

The alleged "distortion of competition"

The Industry and its members involved in passenger transport services strongly disagree with the statements made in the White Paper that the present system may lead to distortion of competition between different sectors of the transport industry.

According to the latest list of VAT rates applied in the EU Member States (TAXUD c.1(2012)134284), all Member States currently apply a zero-rate to intra-EU and international passenger transportation by sea and air. Similarly, it is noted that the vast majority of Member States also apply a zero rate to intra-EU and international passenger transportation by rail or road.

Thus using the example of the alternative modes of travel between the UK and France:

- Sea : A ferry trip from/to the UK to/from the continent is zero rated,
- Air : Air Fares from/to the UK to/from the continent are zero rated,
- Rail: Eurostar and Eurotunnel tickets from/to the UK to/from the continent are zero rated,
- Road: a coach trip from/to the UK to/from the continent is zero rated and will benefit from the ferry zero rating the fares.

Economic distortions between different sectors of the transport industry are therefore largely theoretical and, at worst, minor. The different modes are hardly substitutable, if only because passengers can board a ferry with their car and then pursue their trip/vacation. It may be argued, therefore, that they constitute different markets for the most part. Other factors (such as the uneven distribution of State subsidies and grants benefiting the rail sector in particular) and factors unrelated to taxation need also to be included in the overall assessment. Moreover, a similar comment could theoretically be made in other sectors, yet the differences between VAT applied for example in the hotel sector between one country and another are not seen as creating a distortion of competition.

On this basis, the Industry believes that no actual distortion arises in practice because of the current VAT position.

Administrative burdens and complexity due to the plethora of existing VAT rates

The Industry maintains that the current treatment of sea passenger transport should not be disturbed since it offers to both industry operators and passengers/transport users a smooth, efficient and satisfactory solution, providing symmetry and fairness in accordance with the Commission's own stated objective of ensuring that the influence of VAT rates on the place of supply is neutral.

The current arrangement for intra EU passenger transport was set up under the condition that it would be reviewed only when an agreement could be reached on rules and rates harmonisation. The Industry believes that, with the plethora of rates currently used in the EU, changing the place of taxation by the introduction of single reference point would actually give rise to competitive distortions between different modes of transport (sea vs air), as well as create additional burdens and complexity.

The Industry maintains therefore that, unless the place of taxation and the rates that are currently applied to passenger transportation are addressed as a whole, little progress is likely.

If, as suggested in the Green Paper, there are local VAT collection issues in one or two Member States involving intra-EU and international transport by train or road they should be addressed separately. In the view of Industry it would be totally inappropriate to resolve parochial issues with fundamental structural changes which would impact the rest of the passenger transport industry.

Economic Impact and route frequency

The Industry and its members involved in ferry services believe that, were a VAT taxation rate other than the zero rate introduced on intra-EU travel, it would indeed create additional burdens for a sector which is already facing a wide range of severe regulatory challenges at a time of economic difficulties and would undermine the ability of the ferry operators to maintain quality services at competitive prices on certain routes.

The introduction of VAT, and the loss of revenue entailed, would significantly affect the route frequency on certain corridors, with consequent detriment to the quality of ferry services and flexibility for customers, and could well lead to many operators closing unprofitable routes, stopping calls at some ports, and/or reducing frequencies of sailings.

This problem will be more acute on routes to remote regions which are often very seasonal and where the local economies are reliant on the transport of goods and persons by ferries.

Risk of modal back shift

According to most ferry operators, the increase of prices resulting from the imposition of VAT would provoke, on certain corridors, a modal shift back to road and therefore an increase of congestion levels and CO2 emissions in Europe.

This would clearly be at odds with the Commission's European sustainable transport policy objectives and, in particular, with the ambitious EU strategy aimed at promoting environmentally friendly modes of transport across Europe with the lowest external costs, such as short-sea-shipping.

Public interest of ferry transportation

As stressed during the Green Paper consultation, the Industry believes that the strong public interest of transport of passengers by sea (in particular ferries) and its important role in ensuring the economic, social and territorial cohesion of the EU, connecting remote geographical areas, reducing road congestion and developing local economies as well as the free movement of citizens, would fully justify the current arrangements.

The Industry therefore maintains that the present VAT position, far from giving rise to economic distortions or other problems, already provides a sustainable basis for a harmonised, efficient and well-managed arrangement that is free from fraud or abuse and represents, for the reasons explained above, the best way forward for the future of VAT.

Cruise industry

The current arrangements also operate smoothly and efficiently for cruise transport. Modern day cruise vessels carry upwards of 3,000 passengers of multi-national origin to as many as six or seven different ports of call during a typical 14 day voyage. They also spend a considerable amount of time on the high seas in order to travel to these destinations.

Introducing taxation with the abundance of different rates on the fare tariffs for these transport journeys under the present proportionate distance rule would present insurmountable administrative and compliance difficulties for national administrations and multilateral transport operators and thus be totally disproportionate to the objective sought.

Whilst the introduction of a single reference point of taxation such as the place of establishment, the place of departure or the place of arrival, would undoubtedly address most of these difficulties, it merely serves to present others.

For instance, travel in the country of departure or arrival, may be insignificant compared to travel in other countries, thus totally undermining the principle of taxing in the country of consumption.

Moreover, cruise vessels are highly itinerant and spend most of their time traversing international waters which are outside the territory of the EU. Their main purpose in transporting passengers to different EU ports is to facilitate inward tourism which generates in excess of €3.5 billion income for EU ports and their local economies.

In the absence of rate harmonisation, the Industry believes that there is a real possibility that the introduction of a single reference point for taxation could lead to a significant relocation of tourist traffic, with cruise lines in particular being encouraged to change their departing/arriving journeys to low taxing Member States or non-EU countries which do not tax passenger transport.

V. FIGHT AGAINST FRAUD AND VAT COLLECTION METHODS

In principle, the Industry welcomes the Commission's intention to develop a coordinated strategy in the fight against fiscal fraud, as VAT fraud affects the financial interests of the EU and represents a considerable burden on Member State public finances.

We believe VAT fraud is a priority and should be taken seriously. However, while attaching great importance to the problems of VAT fraud and avoidance, the Industry remains highly sceptical that this issue could be addressed through VAT legislation.

Industry is convinced our members will offer, as they always have done, the best contribution to the tax authorities when requested. Given their position in international trade, operators are in a privileged position for this. Most of them use credit insurers to identify and monitor their customers, and they are also very careful in the choice of their suppliers. They are, however, victims of fraudsters who use stolen credit cards to buy transport (several members have reported this). Sometimes, they even report highly suspicious transactions to the authorities before

the transport operation has taken place offering opportunities to arrest or question the fraudsters.

Furthermore, the Industry agrees with the Commission that the efficiency of VAT collection needs to be improved in order to reduce the VAT gap and limit the possibility of fraud, as well as to protect bona fide traders against VAT fraud.

However, the Industry maintains its reservations over the optional split payment scheme identified in the feasibility study undertaken by PriceWaterhouseCoopers, in which the purchaser pays the VAT to a blocked VAT bank account.

Members believe that such a system would require high investment and bring additional burdens on businesses (i.e. at least 2 payments for an invoice instead of one, sometimes 2 different dates for payment, more banks charges and a substantial amount of data to provide).

However, there may be merit in giving further consideration to the effectiveness of this mechanism for transactions over a specified value in sectors where missing trader fraud is prevalent.

CONCLUSION

Many of the proposals contained in the Commission White paper have the full support of the maritime transport industry but we do have strong reservations about the need to change the current treatment of transport of passenger by sea.

For all the reasons described in the foregoing text the Industry believes that there is a strong case for maintaining the status quo with respect to passenger transport services and concentrating on the other priority areas that have been identified.

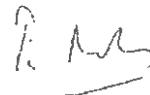
Although some of the proposals can be processed without too much delay, e.g. the setting up of the Web Portal and the EU VAT Tripartite Forum, others will require a much longer timescale to introduce.

However, the Industry remains committed to playing its part in the process and is ready to discuss all or any of the foregoing commentary if/as necessary.

14 February 2012



Alfons Guinier
Secretary General
ECSA



Tim Marking
Secretary General
ECC



22. februar 2012

KKO

Deres sagsnr.: 2012-221-0041

Skatteministeriet
Att.: Mette Ravn
Nicolai Eigtsveds Gade 28
1402 København K
e-mail: js@skat.dk / Mette.Ravn@skat.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Hørings svar vedrørende Kommissionens meddelelse om moms-systemets fremtid, KOM(2011)851 endelig

DI har den 1. februar modtaget ovennævnte meddelelse i høring.

DI hilser EU-Kommissionens meddelelse velkommen. Det er meget positivt, at der sker et serviceeftersyn af momssystemet. I de senere år er momssystemet gennem en række forskellige tiltag blevet mere kompliceret, og specielt i forhold til grænseoverskridende handler skaber rækken af tiltag mod besvigelser og den manglende gensidige tillid mellem skattemyndighederne desværre en række barrierer for alle de lovlydige virksomheder med deraf følgende ekstra omkostninger i forbindelse med overholdelse af reglerne og juridisk usikkerhed. Dette er et problem for alle virksomheder, der handler på tværs af grænserne. DI er således enig med EU-Kommissionen i, at opdelingen af det fælles EU-momssystem i 27 nationale momssystemer er den vigtigste hindring for effektiv samhandel inden for EU.

Kommissionens ønske om at skabe et system som er enkelt, effektivt, solidt og baseret på bestemmelsesprincippet kan DI således tilslutte sig. DI håber, at der også politisk er en vilje til at skabe de forbedringer, der er nødvendige, men som uomtvisteligt vil kræve indrømmelser fra alle medlemsstater i og med beslutningerne skal træffes ved enstemmighed. I udgangspunktet bør det være lige så enkelt at handle med en tysk, en fransk og en polsk kunde, som det er at handle med en dansk kunde. Det kræver en harmonisering af reglerne, specielt omkring momsgrundlaget, ensartede retningslinjer for eventuelle reducerede momssatser i de lande, der benytter sig heraf, og en sikring af neutraliteten i momssystemet ved ophævelse af særlige fradragsbegrænsninger. Det kræver også nem adgang til oplysninger om momsreglerne i de andre EU-lande, eksempelvis gennem en EU moms-portal, og gennemsigtighed i forbindelse med udarbejdelse af momsreglerne, forklarende bemærkninger til EU-lovgivningen fra EU-Kommissionen, offentliggørelse af retningslinjer fra Momsudvalget og ved manglende enighed i Momsudvalget, en beskrivelse af uenigheden.

Også nationalt kan der gøres en indsats eksempelvis ved at harmonisere reglerne om momsfradrag for hotelmoms eller sikre at en bagatelagtig privat anvendelse af en virksomheds aktiver ikke begrænser virksomhedens momsfradrag og dermed underminerer neutraliteten.

Postadresse/Postal address

1247 København V
Garnisonsk

(+45) 3337 3333

di@di.dk
di.dk

Besøgsadresse/Visiting address

Møntemærke Alle 25
København S

Sandtorvsvej 20
København Ø

1000 1000 1000

Det er vigtigt for DI at understrege, at hvis vi skal skabe forbedringer i momssystemet, så kræver det at der i Rådet skabes en stærk opbakning til at forbedre momssystemet. Som EU-Kommissionen udtrykker det: En komfortabel "business as usual"-strategi er ikke tilstrækkeligt.

Nedenfor er anført bemærkninger til de enkelte hovedområder

Et EU-system baseret på bestemmelsesprincippet

I erkendelse af at der ikke er politisk vilje til at lave et endeligt system baseret på oprindelsesprincippet, foreslår EU-Kommissionen, at vi drager konsekvensen heraf og i stedet søger at etablere et endeligt momssystem baseret på bestemmelsesprincippet. DI er enig i denne analyse og bakker op om EU-Kommissionens forslag. DI ser gerne, at systemet baseres på, hvor kunden er etableret, således som det i dag er tilfældet for levering af ydelser. Dette skaber en juridisk sikkerhed for sælger og løser mange fortolkningsproblemer, der ellers opstår ved levering af sammensatte ydelser, hvori der både indgår varer og ydelser. For DI er det dog også vigtigt at understrege, at bestemmelsesprincippet vil kræve etablering af en bred One-Stop-Shop, således at virksomhederne kan lave momsangivelser i hele EU gennem en portal i eget hjemland. Dette understreger betydningen af det arbejde, som pt. pågår med etableringen af mini-One Stop Shoppen for elektroniske ydelser, og hvor det danske formandskab har en stor opgave med at få vedtaget de nødvendige retsakter. En succesfuld mini-One Stop Shop er en vigtig forudsætning for fremtidens momssystem.

DI skal opfordre til, at den danske regering i forbindelse med formandskabet søger at få skabt et klart mandat til EU-Kommissionen på dette område, således at EU-Kommissionen kan forstærke det tekniske arbejde, der er nødvendigt.

Et enklere, mere effektivt og solidt momssystem

Det andet ben i EU-Kommissionens meddelelse fokuserer på at forbedre det generelle regelsæt. DI er enig i, at reformprocessen bør føre til et momssystem, der er enkelt, effektivt og neutralt. Dette vil samtidig skabe et solidt momssystem.

For DI er det vigtigt at understrege, at harmonisering af regler og adgang til oplysninger om ikke-harmoniserede regler er essentielt for virksomhederne og en forudsætning for en række af de elektroniske løsninger, som gerne skulle etableres. Således kræver en One-Stop-Shop, at der sker en harmonisering af regler, en ensretning af grundlaget for reducerede momssatser, ensretning af fradragsreglerne, etc. Tilsvarende vil en standardiseret momsangivelse kræve ensartede regler.

DI er således enig i EU-Kommissionens initiativ til at etablere en webportal om EU-moms, idet denne kan skabe den nødvendige adgang til information (som i dag kun findes i de enkelte medlemslande og ofte kun på nationalsproget). En webportal vil ikke kun kræves til One-Stop-Shoppen, men vil også hjælpe dels virksomhederne i den daglige administration og dels medvirke til at skabe en forøget forståelse for behovet for harmonisering. Således fremhæves det også af EU-Kommissionen at

der initiativ nr. 12, at momsportalen bør indeholde "entydig og bindende information om listen over varer og tjenesteydelser, der ikke er omfattet af standardsatserne i hver medlemsstat". DI er enig heri, og finder at hvis en medlemsstat ønsker at benytte en anden sats end standardsatsen, så bør denne medlemsstat være forpligtet til at holde disse oplysninger opdateret i momsportalen.

DI er også enig med EU-Kommissionens forslag om øget gennemsigtighed i lovgivningsprocessen, herunder offentliggørelse af retningslinjer vedtaget af Momsudvalget og udarbejdelse af forklarende bemærkninger fra EU-Kommissionen, således som vi har set det med faktureringsdirektivet. DI ser dog også gerne, at der i tilfælde af uenighed om fortolkningen sker en offentliggørelse heraf, da netop områder med uenighed er de områder, der medfører størst usikkerhed og risiko for virksomhederne og for medlemsstaterne. Af samme årsag finder DI det meget vigtigt, at der etableres et treparts-EU-momsforum, hvor praktiske problemer ved grænseoverskridende transaktioner kan diskuteres. En sådan kommunikationskanal mangler i dag.

For DI er det dog også vigtigt at understrege, at moms helt fundamentalt bør være neutralt for virksomhederne, i og med det er en skat på forbrug. Neutralitet betyder eksempelvis, at der bør være fuld godtgørelse for købsmoms for varer og tjenesteydelser, der anvendes til skattepligtige økonomiske aktiviteter. Neutraliteten betyder også, at virksomhederne i dag agerer som ubetalte skatteopkrævere på vegne af det offentlige. Dette blev virksomhederne oprindeligt kompenseret for i form af en vis kredittid, men denne kredittid er igennem årene skrumpet, mens byrderne i form af dokumentationskrav, verifikation etc. er øget. Virksomhederne har således i dag en reel risiko for eksempelvis at hæfte for momsen, hvis kunden ikke afregner korrekt, eller at blive mødt med administrative bødekra, uanset at der ikke har været et momstab. Virksomhederne oplever også, at der er store problemer med at få moms retur fra andre EU-lande, uagtet at medlemsstaterne er forpligtet til at refundere momsen.

DI ser principielt positivt på en udvidelse af momspligten til både offentlige organer og holdingselskabers aktiviteter, der specifikt omtales i grønbogen. Tilsvarende ser DI generelt positivt på en generel udvidelse af momsbasen gennem en ophævelse af fritagelserne indenfor det sociale og uddannelsesmæssige område, finansielle tjenester m.m. En eventuel udvidelse bør dog ske under iagttagelse af, om der skal pålægges fuld moms (normalsats) på alle de nye områder, eller om der skal anvendes en nul-moms (enten af konkurrencemæssige hensyn eller af hensyn til borgerne). Begge dele vil sikre, at der gives fuldt incitament til outsourcing, ligesom eksempelvis OPP-samarbejder vil være lettere at håndtere rent momsmæssigt. Såfremt en generel ophævelse af fritagelserne vil medføre en urimelig momsbelastning af borgerne kan dette også kompenseres gennem tilskud, idet en række af disse områder netop er offentligt finansieret. DI skal i den forbindelse bemærke, at DI anerkender, at der allerede i dag er sket et stort arbejde for at løse problemerne i Danmark, men hvis der skal sikres en bedre konkurrencesituation i Europa, hvilket vil være til gavn for danske virksomheder, når de skal eksportere til udlandet, så bør der findes en europæisk løsning. Den vigtigste årsag til en udvidelse af moms-

området bør således være en sikring af konkurrencen og neutraliteten og ikke pro-venumæssige overvejelser.

DI har noteret sig, at EU-Kommissionen vil fremsætte et forslag om en hurtig reaktionsmekanisme til bekæmpelse af uventet svig. DI finder, at man skal være forsigtig med en sådan mekanisme, da svig typisk opstår på områder, hvor moms-systemet ikke er enkelt, neutral og harmoniseret. En hurtig reaktionsmekanisme kan derfor blive en sovepude, hvor man burde ændre de grundlæggende momsregler, men ikke kan blive enige imellem medlemslandene. DI skal derfor opfordre til, at en sådan mekanisme kun må give adgang til midlertidige, tidsbegrænsede afvigelser uden mulighed for forlængelse. Dette bør sikre, at der er tid til at få ændret regelsættet, men samtidig presse medlemslandene til at blive enige om en permanent løsning.

Herudover kan DI støtte øget samarbejde mellem skattemyndighederne til at bekæmpe momssvig på tværs af EU's grænser, idet dette – og ikke stramning af reglerne – ses som det mest effektive middel til bekæmpelse af momssvig.

DI har også noteret sig, at Kommissionen vil analysere gennemførligheden af mekanismen med opsplittet betaling (et system, hvor al moms afregnes direkte til en spærret konto og kun kan benyttes til at betale moms). DI finder at dette vil have stærkt negative konsekvenser for virksomhedernes cash flow uden at det medfører en væsentlig reduktion af momsdifferencen. Arbejdet omkring harmonisering af reglerne og eksempelvis det grænseoverskridende samarbejde finder DI er meget mere effektive løsninger, der samtidig vil skabe vækst gennem forenkling af moms-systemet.

--- 000 ---

Såfremt ovenstående giver anledning til bemærkninger eller kommentarer står DI selvsagt til rådighed.

Med venlig hilsen

Kristian Koktvedgaard
Chefkonsulent, Skat og Regnskab

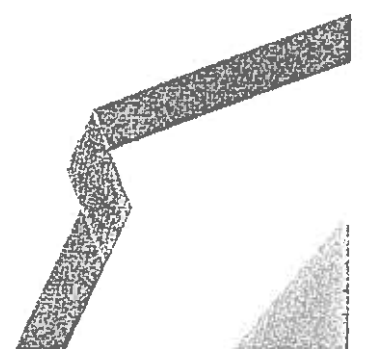
Att: Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28,
1402 København K
js@skat.dk
j.nr. 2012-221-0041

Islands Brygge 25
Postbox 1930
2100 København S
tlf. 33 93 20 00
fax 33 32 01 77
hvr@hvr.dk
hvr.dk

Vedr. høring over EU-kommissionens meddelelse om moms-systemets fremtid

I Håndværksrådet er vi stærk tilhænger af et mere enkelt moms-system end det vi kender i dag. Virksomheder anno 2012 har i det hele taget brug for enklere og mere gennemsigtige regler – det gælder naturligvis også på momsområdet. Som virksomhedsejer skal man hver dag forholde sig til mange regler, hvor nogle helt klart er, hvad man kan betegne som en væsentlig administrativ byrde. Den byrde skal reduceres og et skridt på vejen er mere transparens.

I Håndværksrådet støtter vi selvfølgelig, at der arbejdes hårdt for at gøre moms-systemet mere robust og mindske svig.



Dato 21. februar 2012
Side 1 af 1



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

is@skat.dk

j.nr. 2012-221-0041

Landbrug & Fødevarer

Axelborg, Axelstorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000

F +45 3339 4141

E info@lf.dk

W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høring over Europa-kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid, KOM (2011) 851 endelig.

Landbrug & Fødevarer har modtaget ovennævnte meddelelse i høring. Landbrug & Fødevarer er positive overfor en revision af momssystemet. Vi finder således, at meddelelsen om momssystemets fremtid giver et godt udgangspunkt for modernisering og forenkling af EU's momssystem.

Landbrug & Fødevarer finder, at der bør medvirke til at nedbringe virksomhedernes administrative byrder bl.a. ved grænseoverskridende virksomhed. Ensartet administration af momsregler vil endvidere gøre det lettere for virksomheder at vælge, hvilke lande de etablerer sig i.

Vi støtter Europa-kommissionens initiativ til forenkling af momssystemet inden for de forskellige medlemsstater i Den Europæiske Union. Sådanne foranstaltninger er berettigede, da de giver en reduktion af den administrative byrde for virksomhederne, især små og mellemstore virksomheder i landbrugs- og fødevarerektoren. Det er vigtigt at de eksisterende regler på dette område tages op til revision for at sikre større retssikkerhed og forudsigelighed for de berørte erhvervsdrivende.

For virksomhederne er en reduktion af de administrative byrder vigtigt, hvorfor forenklinger af momssystemet bør prioriteres højt. Svigbekæmpelse er vigtigt for EU og EU-landene, men momssystemets svigforanstaltninger bør indrettes, så de ikke unødigt belastar virksomhederne. Ligeledes er det vigtigt, at der undgås langvarige tvister mellem virksomheder og staterne om momsforpligtigelser, der grundlæggende udspringer af uklare og komplekse momsregler. Dette taler for mere klare og præcise regler evt. kombineret med regler om bindende svar på momsspørgsmål i alle EU-lande, jf. adgangen i Danmark til bindende svar på momsspørgsmål hos Skatterådet.

Landbrug & Fødevarer lægger vægt på yderligere forenklinger af momssystemet, herunder færre og evt. foreløbige indberetninger af momstilsvær. Dette kunne evt. kombineres med at en tidsmæssig samordning af en endelig årlig momsindberetning sammen med indsendelse af selvangivelse af den skattepligtige indkomst.

Med venlig hilsen

Katrine Bargisen

Landbrug & Fødevarer er et dansk
engvaretsfor landbruget, fødevarer-
og agroindustrien. Med en placering på
over 100 millioner kroner årligt og med
100.000 hektar jordbrugsproduktion i
et af Danmarks største og mest
moderne landbrug.

Landbrug & Fødevarer er et dansk
engvaretsfor landbruget, fødevarer-
og agroindustrien. Med en placering på
over 100 millioner kroner årligt og med
100.000 hektar jordbrugsproduktion i
et af Danmarks største og mest
moderne landbrug.



Til Skatteministeriet

Skatteudvalget
 Formand:
 Jesper Kiholm
 Skattecenter Tønder
 Pioner Allé 1
 6270 Tønder
 Telefon: 72 38 94 68
 E-mail: jesper.kiholm@skat.dk
 Tønder, den 20. februar 2012

Høringssvar til Kommissionens meddelelse om momssystemets fremtid, KOM (2011) 851

SRF Skattefaglig Forening takker for det modtagne materiale, og kan i den forbindelse meddele, at vi har følgende bemærkninger til den modtagne meddelelse om momssystemets fremtid:

Ad punkt 5.1.2 om en webportal om EU-moms – forslag (3) og (12):

Der er blandt erhvervsdrivende, der handler med andre EU-lande og måske er etableret i forskellige EU-lande et stort ønske om en officiel og opdateret kilde til viden om reglerne i de forskellige lande mht.:

- o I hvilket omfang tillader andre lande anvendelse af den omvendte betalingspligt mht.
 - ydelser, der ikke er omfattet af hovedreglen om B2B og
 - varer der 'monteres og installeres og leverandøren'
- o Information om standardmomssats og evt. reducerede momssatser
- o Hvilke ydelser er fritaget – denne information er relevant for, i hvorvidt salg af visse ydelser skal indberettes som 'EU-salg uden moms' (listeindberettes/indberettes til VIES)
- o Registreringsgrænsen for fjernsalg
- o Standstill fradragregler – herved kan virksomheder undgå at bruge ressourcer på at søge momsrefusion på udgifter, der er udelukket for fradrag/refusion

Ad punkt 5.2 om et mere effektivt momssystem:

- o 5.2.1: Udvidelse af momsgrundlaget i form af større ensretning af omfanget af momsfritagelser vil medføre forenkling, imødegå konkurrencefordrejning og styrke momsens neutralitet.



- o 5.2.2. En mere ensartet momssatsstruktur vil i medføre såvel forenkling som effektivitet.
 - Samarbejde med kolleger fra lande, der – modsat Danmark - opererer med reducerede momssatser, vidner om store administrative byrder hos såvel virksomheder som myndigheder.
 - Desuden er den differentierede moms kilde til momssvig, idet handlende kan have interesse i at 'om klassificere' varer og ydelser, så de fejlagtigt handles med en reduceret momssats.
 - Endelig viser erfaring fra situationer med nedsættelse/afskaffelse af fx punktafgifter eller ekspeditionsgebyrer, at prisfordelen typisk ikke slår særligt meget igennem på varernes/ydelsernes pris.

Ad punkt 6 om øvrige foranstaltninger, der skal iværksættes på mellemlag sigt:

- o Notatet nævner udfordringerne med hensyn til fradragsreglerne. Udviklingen i samfundet har gennem de seneste årtier medført, at mange virksomheder blander deres produkt mix i et omfang, som momssystemet ikke har taget højde for. Det betyder, at omfanget af virksomheder, der skal opgøre delvis fradragsret er steget voldsomt. Det gælder både virksomheder, der kombinerer momsfritage og momsplichtige aktiviteter, men også virksomheder, der kombinerer momsplichtig virksomhed med aktiviteter, der falder udenfor momssystemets anvendelsesområde.
 - Især m.h.t. virksomheder, der har aktiviteter, der er momsfritage i medfør af momssystemdirektivets art 135 – fx virksomheder i den finansielle sektor - er det vanskeligt at opgøre 'omsætningen'. Dette har historisk netop været begrundelsen for at fritage disse virksomheder. Når virksomhederne nu kombinerer de fritagne aktiviteter med momsplichtig omsætning, har man brug for at opgøre denne omsætning til brug for beregning af den delvise fradragsret. Der synes på dette område at være brug for nogle fælles retningslinjer – af hensyn til effektivitet, imødegåelse af konkurrencefordrejning og ikke mindst pleje af momsens neutralitet
 - Der synes ligeledes brug for nogle fælles retningslinjer for opgørelse af den delvise fradragsret i virksomheder, der kombinerer momsplichtige aktiviteter med aktiviteter, der ikke er omfattet af momssystemet, fx holdingselskaber, der tillige sælger momsplichtige ydelser.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Formand for SRF Skattefaglig Forenings Skatteudvalg