



## Skatteministeriet

18. november 2019  
J.nr. 2018 - 7307

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 27 - forslag til lov om ændring af chokoladeafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter, momsloven og forskellige andre love (Godtgørelse af visse punktafgifter til godkendte humanitære organisationer m.v., ændring vedrørende konsignationslagre, kædehandel og bekæmpelse af momssvig ved EU-handel, overførsel af varer til andre EU-lande, ændring af reglerne om udtagning af varer, ydelser og aktiver, præcisering af EU-regel om levering mod vederlag og værnsregel mod misbrug af særordningen for rejsebureauer m.v.)

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 15 af 12. november 2019.

Morten Bødskov

/ Jeanette Rose Hansen



## Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 12. november 2019 fra Danmarks Rejsebureau Forening vedrørende foretræde, jf. L. 27 – bilag 10.

## Svar

Der anføres fire temaer i henvendelsen fra Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) af den 12. november 2019. Disse temaer er 1) at gældende praksis skal respekteres, 2) at Skattestyrelsen allerede i dag har værktøjer til at fastsætte en intern pris, 3) at forslaget ikke er proportionalt, og 4) at værnsreglen ikke tager højde for rejsebureauernes leveringsstrukturer.

### Ad. 1 Gældende praksis skal respekteres

DRF anfører, at de i høringsfasen har gjort Skatteministeriet opmærksomme på, at en række rejsebureauer har opnået bindende svar fra Skatterådet og Skattestyrelsen på, at rejsebureauer kan indkøbe persontransport, fx flysæder, gennem et relateret selskab, og at rejsebureauer i deres momsregning kan bruge den pris, som de betaler til det relaterede selskab, forudsat denne pris lever op til momslovens krav om, at forbundne parter skal handle til normalpriser.

På den baggrund opfordrer DRF Skatteministeriet og/eller Skattestyrelsen om at bekræfte, at Skattestyrelsen vil respektere, at strukturen indtil nu har været anerkendt og udgør en del af fast momspraksis.

### *Hertil bemærkes*

I henhold til skatteforvaltningslovens regler kan jeg ikke udtale mig om den konkrete sagsbehandling eller Skatteforvaltningens vurderinger i konkrete sager.

Generelt bemærkes, at bindende svar er gældende på baggrund af den lovgivning, de bindende svar er afgivet på grundlag af. Vedtagelse af ny lovgivning kan derfor medføre, at de bindende svar bortfalder, jf. skatteforvaltningslovens § 25, stk. 2. Heraf fremgår, at et svar ikke er bindende i det omfang, der er sket ændringer i forudsætninger, som har været afgørende for indholdet af svaret, herunder ændringer i love eller bekendtgørelser, der har ligget til grund for svaret. Det samme gælder i det omfang, svaret viser sig at være i strid med EU-retten.

Spørgsmål om de konkrete og tidligere afgivne bindende svar håndteres af Skatteforvaltningen. Jeg kan derfor henholde mig til følgende svar, som jeg har modtaget fra Skattestyrelsen:

### *”Administrativ praksis*

Skattestyrelsens administrative praksis på skatte- og afgiftsområdet dannes af domme samt kendelser og/eller afgørelser fra Landsskatteretten og Skatteankestyrelsen. I det omfang et spørgsmål ikke er afgjort ved dom eller kendelse og/eller afgørelse fra Landsskat-

teretten eller Skatteankestyrelsen, vil praksis som udgangspunkt dannes ved offentliggørelse af afgørelser på hjemmesiden [www.skat.dk](http://www.skat.dk), herunder offentliggørelse af Skatterådets afgørelser.

Den administrative praksis indarbejdes løbende i den generelle beskrivelse af praksis, der fremgår af Skatteforvaltningens juridiske vejledninger, styresignaler og øvrige offentliggjorte beskrivelser af praksis. Se SKM2018.348.SKTST, hvoraf bl.a. fremgår, at da Den juridiske vejledning, herunder styresignaler og meddelelser fra de enkelte styrelser, fastlægger gældende praksis, kan borgere og virksomheder støtte ret herpå i det omfang, at denne praksis ikke klart er i uoverensstemmelse med højere rangerende retskilder. Dette er fastslået i domspraksis.

#### *Bindende svar*

Afgiver Skatteforvaltningen et bindende svar, består den bindende virkning i, at svaret er bindende for Skatteforvaltningen, så længe bindingsperioden varer, og at spørgeren i samme periode kan støtte ret på svaret. Den bindende virkning kan bortfalde, hvis der er tale om urigtige eller bristende forudsætninger.

Det følger således af skatteforvaltningslovens § 25, stk. 2, at svaret ikke er bindende, hvis der sker ændringer i de faktiske forhold eller forudsætninger, der har været afgørende for svaret.

Der henvises endvidere til besvarelsen af SAU L 27 spørgsmål nr. 5 af 21. oktober 2019.”

#### Ad. 2 Skattestyrelsen har allerede i dag værktøjer til at fastsætte en intern pris

DRF anfører, at det fremgår af bemærkningerne til L 27, at koncerninterne handler med persontransport, sker til kunstigt høje priser. DRF anfører, at Skattestyrelsen allerede i dag har mulighed for at gribe ind, hvis prissætningen er forkert, da styrelsen efter momslovens § 29 kan påbyde, at handlen sker til normalpriser, hvis prisen er fastsat højere end normalprisen. DRF anser derfor værnsreglen som unødvendig.

DRF opfordrer på den baggrund Skatteministeriet og/eller Skattestyrelsen til at konkretisere, hvornår en pris kan anses for at være normalprisen, og hvornår en pris i ministeriets/styrelsens øjne er ”kunstigt høj”.

#### *Hertil bemærkes*

Spørgsmål om, hvornår en pris kan anses som ”kunstigt høj” beror på en konkret vurdering. Jeg skal derfor henholde mig til følgende svar, som jeg har modtaget fra Skatteforvaltningen:

”Det er i sådanne sager ikke muligt uden videre at konkretisere normalprisen, eller hvad der forstås ved en ”kunstigt høj pris. Det er en konkret vurdering fra sag til sag, hvori der indgår mange elementer. Generelt gælder det, at markedsprisen er den pris, som en uafhængig part ville betale for samme leverance.

I den foreliggende type sager er det som udgangspunkt vanskeligt eller umuligt at bruge en traditionel transfer pricing-metode (den såkaldte markedsprismetode, CUP) til prisfastsættelsen af de interne afregningspriser, fordi der ikke foreligger sammenlignelige uafhængige transaktioner.

Det vil således normalt ikke være muligt at finde eksempler på samhandel mellem ikke-interesseforbundne parter, når relevante sammenlignelighedsfaktorer skal tages i betragtning. Derfor må der ud fra et transfer pricing-perspektiv i stedet ses på, hvor store avancer der med rimelighed kan placeres hos datterselskaberne under hensyntagen til de udførte aktiviteter og påtagne risici.

Datterselskaberne kan ved denne vurdering reelt ses som en slags "service provider" for rejsebureauet, hvilket taler for, at der kun kan placeres en begrænset avance i datterselskaberne. De mest værdiskabende aktiviteter varetages således fortsat af rejsebureauet.

I de sager, som Skattestyrelsen er bekendt med, har det vist sig, at de datterselskaber, som står for indkøb af flybilletterne, typisk genererer millionoverskud allerede fra etableringsåret, normalt med meget lave lønomkostninger.

Dette overskud modsvarer af tilsvarende markante fald i indtjeningen i rejsebureauet som regel med store driftsunderskud til følge. Disse underskud dækkes herefter af udbytter, der hæves i datterselskaberne.

Samlet set peger disse forhold på, at avancen i en række tilfælde har været sat kunstigt højt i datterselskaberne med det formål at nedbringe marginmomsbetalingen i rejsebureauet."

### Ad. 3 Proportionalitet i reglen

DRF anfører, at værnsreglen også vil ramme virksomheder/koncerner i to tilfældegrupper. For det første virksomheder/koncerner, der har valgt at lægge indkøb/produktion i et fælles selskab, og herefter sælger rejseydelser gennem flere forskellige brands eller på flere forskellige markeder gennem separate salgsselskaber og for det andet, at visse rejseudbydere også er i koncernrelation med de transportselskaber, der udfører den faktiske transport med f.eks. skibe eller fly. DRF anfører, at som værnsreglen er udformet vil disse selskaber principielt slet ikke kunne beregne en marginmoms, idet de ikke må bruge den pris, de faktisk betaler til deres produktionsselskab, men heller ikke den pris, som produktionsselskabet har betalt til transportselskabet, da dette ligeledes er et relateret selskab.

### *Hertil bemærkes*

Generelt bemærkes, som det også fremgår af høringskemaet, jf. L. 27 bilag 1, at Skattestyrelsen har konstateret, at der er flere selskaber, der anvender den omtalte selskabskonstruktion, og Skattestyrelsen har vurderet, at det væsentligste incitament til denne konstruktion er minimering af rejsebureauernes momsbetaling.

DRF spørger konkret til to selskabskonstruktioner, hvortil jeg kan bemærke følgende:

#### *Selskabskonstruktion 1*

Efter forslaget vil det som følge af værnreglen være sådan, at når salgsselskaber køber rejser af et fælles selskab, vil salgsselskaberne ikke kunne fradrage den del af det fælles selskabs avance, der vedrører flytransport, i det fælles selskabs sammensatte pakkerejse.

Efter dansk praksis om salg af ”bureau-til-bureau”-ydelser, er salg af pakkerejser til andre rejsebureauer slet ikke omfattet af margenmomsordningen.

Et fælles selskab er altså efter dansk praksis ikke omfattet af margenmomsordningen, men skal i stedet bruge momslovens almindelige regler. Det betyder, at alle enkelttydelser skal faktureres særskilt, herunder flybilletter. På den måde er et sådant fælles selskab ifølge dansk praksis ikke stillet anderledes end de flyformidlingselskaber, som forslaget vedrører.

Det er naturligt, at de også omfattes af værnreglen, således at sådanne fælles selskaber og flyformidlingselskaber sidestilles momsmæssigt, da begge selskaber indkøber og videre-sælger flybilletter til rejsebureauer.

#### *Selskabskonstruktion 2*

Efter ordlyden i forslaget skal prisen på den indkøbte flytransport hos et koncernforbundet flyselskab ikke fradrages i margenmomsgrundlaget. Dette har ikke været hensigten bag værnreglen, hvilket også fremgår af lovbemærkningerne til L 27.

Værnsreglen er således rettet mod indskudte flyformidlingselskaber, hvori der placeres en momsfri avance og ikke mod det selskab, der producerer og leverer personbefordringsydelsen.

Jeg vil på denne baggrund fremsætte et ændringsforslag, der præciserer lovteksten således, at hvis der i transaktionsrækkefølgen kun indgår et transportselskab, der indgår i et interessefællesskab med rejsebureauet, indregnes omkostningerne til persontransport ved beregningen af rejsebureauets fortjenstmargen med transportvirksomhedens normalværdi for persontransporttydelserne. Det vurderes, at der kun vil være få tilfælde, hvor et rejsebureau er i koncern med den virksomhed, der producerer transportydelsen, hvorfor det på trods af udfordringerne med at fastlægge normalværdien, jf. ovenfor, må antages at være en rimelig løsning.

#### Ad. 4 Værnsreglen tager ikke højde for rejsebureauernes leveringsstrukturer

DRF bemærker, at regelsættet om særordningen blev indført i 1970'erne, og at reglerne ikke er fulgt med udviklingen.

Videre bemærker DRF, at det under de nuværende konkurrencevilkår er naturligt, at rejsebureauer søger at organisere sig på en måde, der inden for direktivets rammer sikrer den lavest mulige beskatning, og såfremt disse muligheder fjernes gennem særlige danske værneregler, som ikke rammer konkurrerende udbydere, er der reel risiko for, at dette blot vil flytte mere salg over til udenlandske udbydere med tab af arbejdspladser og dansk skattegrundlag til følge.

Herudover bemærker DRF, at i stedet for at angribe en meget specifik leveringsstruktur med regler, som udelukkende rammer dansk baserede rejseudbydere, og som er formuleret så bredt, at det også rammer virksomheder, som har haft en opdeling af deres produktion og salg, længe før merværdimomsen blev indført, skal DRF anbefale, at kræfterne fokuseres på at få revideret de nuværende regler på EU-plan og derigennem skabe mere ensartede konkurrencevilkår.

#### *Hertil bemærkes*

Skatteministeriet er bevidst om, at rejsebureaubranchen løbende udvikler sig, hvorfor Skatteministeriet da også deltager i det EU-arbejde, der pågår, hvor nødvendigheden af en ændring af reglerne diskuteres, jf. også mit svar på L 27 spm. 17 (2019/20). Skatteministeriet arbejder således for en ændring af momsdirektivets regler om særordningen for rejsebureauer, der er mere tidssvarende og robust overfor misbrug. Ligeledes fremgår det af nævnte svar, at EU-Kommissionen foretager en evaluering af særordningen for rejsebureauer mhp. et eventuelt fremtidigt lovgivningsinitiativ.

Jeg forstår godt, at man indretter sig, så man er konkurrencedygtig, men jeg mener ikke, at det skal være en udnyttelse af momsreglerne, der skal generere overskud til branchen på bekostning af statskassen.

Uanset et evt. fremtidigt lovgivningsinitiativ, er det min opfattelse, at jeg som skatteminister selvfølgelig skal gribe ind, når Skatteforvaltningen konstaterer et misbrug af reglerne. Jeg har således ikke tænkt mig at vente på, at EU-Kommissionen muligvis fremsætter et lovgivningsinitiativ, og jeg håber, at Folketinget er enig med mig i, at vi ikke skal tillade misbrug af reglerne, som mindsker statens indtægter, jf. svar på L 27, spm. 17 (2019/20).