

Til lovforslag nr. L 218. Betænkning afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 28. maj 1982

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven

(Afgift af turistikørsel med bus)

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder. I forbindelse hermed har ministeren for skatter og afgifter dels skriftligt, dels i samråd besvaret en række spørgsmål.

Som bilag til betænkningen er optrykt nogle af ministeren for skatter og afgifters skriftlige besvarelser.

Udvalget har desuden modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra:

Danmarks Rejsebureau Forening,
Grosserer-Societetet,
Industrirådet,
Karosseribranchens Arbejdsgiverforening
og
Turistvognmændenes Landsorganisation.

Der er af ministeren for skatter og afgifter stillet et ændringsforslag.

Herefter indstiller et *mindretal* (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det af ministeren for skatter og afgifter stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (det konservative folkepartis, venstres og centrum-demokraternes medlemmer af udvalget) finder, at den »afgiftspakke«, hvori lovforslaget indgår, er udtryk for en forfejlet og opgivende økonomisk politik.

Hensigten er at styrke statsfinanserne, men afgifterne vil ikke få den provenuvirkning, regeringen forestiller sig. Der vil blive tale om et væsentligt lavere provenu, og dertil skal så medregnes de øgede udgifter til arbejdsløshedsunderstøttelse som følge af den

stigende ledighed, der forårsages af afgiftsforhøjelserne.

Det er i den aktuelle økonomiske situation forkert at forhøje skatter og afgifter. Det vil forstærke de depressive tendenser i økonomien. I stedet bør der gennemføres offentlige besparelser, som giver plads for skattelettelser og styrker statsfinanserne.

En række af de foreslåede afgiftsforhøjelser vil også have andre skadelige virkninger eller vil være umulige at administrere, og indeksregulering af afgifter vil virke inflationsfremmende og dermed direkte skadelig for bestræbelser på at forbedre den økonomiske balance. Samtidig betyder en sådan indeksregulering, at folketingets indflydelse på den økonomiske politik begrænses.

I regeringens opfindsomhed for at finde nye afgiftsobjekter er man kommet så langt ud på overdrevet, at det virker grotesk.

Et *tredje mindretal* (socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) har tiltrådt det af ministeren for skatter og afgifter stillede ændringsforslag og vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling.

Et *fjerde mindretal* (fremskridtspartiets medlem af udvalget) udtaler:

Da den foreslåede nye afgift blot vil forsvinde i malstrømmen af fuldstændigt ustyrede kæmpestatsudgifter, er de ulemper, som vil være forbundet med dens indførelse, langt større end de af ministeren påberåbte fordele, hvorfor mindretallet indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et *femte mindretal* (kristeligt folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Anders Andersen (V), Anders Poulsen (V), Bollmann (CD) og Arne Bjerregaard (KrF):

Ændringsforslag

Til § 1

Af *ministeren for skatter og afgifter*, tiltrådt af et *flerstal* (udvalget med undtagelse af Hagen Hagensen (KF), Gammelgaard (KF),

1) I indledningen ændres »nr. 000« til: »nr. 193« og »00. maj« til: »18. maj«.

Hagen Hagensen (KF) Gammelgaard (KF) Anders Andersen (V) Anders Poulsen (V)

Glistrup (FP) Bollmann (CD) Emmert Andersen (CD) Arne Bjerregaard (KrF)

Bakholt (S) Camre (S) Erenbjerg (S) Egon Jensen (S) Karl Nielsen (S)

Tastesen (S) fmd. Bernhard Baunsgaard (RV) Kalnæs (SF) Rahbæk Møller (SF) nfmd.

Partiet VS havde ikke medlemmer i udvalget.

**Nogle af udvalgets spørgsmål og ministeren for skatter og afgifters
besvarelse heraf**

Spørgsmål 1:

Provenuet på 100 mill. kr. bedes opdelt i indtægten fra udenlandske og fra danske busser.

Svar:

Det skønnede provenu på 100 mill. kr. er anslået på grundlag af talmateriale for danske turistvognmænd. Der er ikke specielt skønnet over udenlandske turistvognmænds kørsel i Danmark, som man ikke har nærmere oplysninger om.

Spørgsmål 2:

Hvor stor bliver busmomsten fra idrætsforeninger?

Svar:

Man er ikke i besiddelse af oplysninger om omfanget af de enkelte idrætsforeningers buskørsel.

Spørgsmål 3:

Hvordan påvirker forslagens vedtagelse dansk momsafregning til EF vedrørende henholdsvis rutekørsel og turistkørsel?

Svar:

Al personbefordring er undtaget fra momslovens generelle afgiftspligt for ydelser. Reglerne for opgørelsen af det harmoniserede momsgrundlag, hvoraf momsafregningen til EF foretages (med højst 1 pct.), foreskriver imidlertid, at der skal tillægges et beregnet beløb for værdien af denne ikke-beskattede omsætning. Vedtages forslaget, indgår den herefter beskattede omsætning af turistkørsel i det almindelige momsgrundlag, medens den fortsat ubeskattede omsætning af rutekørsel (og anden personbefordring) tillægges med et beregnet beløb som hidtil.

Spørgsmål 4:

Hvordan skal forholdes – også administrativt – i relation til kørsel i udlandet?

Svar:

Der skal ikke betales afgift af den kørsel, der foregår i udlandet. Der skal således kun svares afgift af den del af vederlaget, der vedrører kørsel her i landet. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 20.

Spørgsmål 5:

Hvad bliver provenuet, hvis også rutekørsel medinddrages under forslaget?

Svar:

Det skønnes, at provenuet ved at inddrage rutebilkørsel under forslaget vil udgøre ca. 130 mill. kr. årlig, således at det samlede merprovenu ville blive ca. 230 mill. kr. årlig.

Spørgsmål 6:

Hvilke ændringer i forbrugsmønstret vil efter ministerens skøn blive resultatet af forslagens vedtagelse?

Svar:

Lovforslagets vedtagelse kan ikke antages at medføre væsentlige ændringer af forbrugsmønstret. I forbindelse med busturistrejser til destinationer i udlandet, der konkurrerer med togrejser, kan det nævnes, at momsen af befordringsydelsen i Danmark kun vil betyde en relativt ringe fordyrelse.

Spørgsmål 7:

Der udbedes en præcis redegørelse for, hvad der menes med udtrykket »gennemsnitsvederlag« i den foreslåede § 29 b, stk. 2.

Svar:

Ved gennemsnitsvederlag forstås et fastsat vederlag for befordringsydelsen pr. udført personkilometer. Personkilometerantallet beregnes som det tilbagelagte kilometerantal multipliceret med antallet af befordrede personer.

Vederlaget vil blive fastsat under hensyntagen til de almindelige kørselsomkostninger med tillæg af en rimelig avance.

Spørgsmål 8:

Hvad er den fuldstændige tekst i den gældende § 2, hvori § 1, nr. 1, vil foretage ændring?

Svar:

Der henvises til vedlagte bilag.

Spørgsmål 9:

Hvordan er busmomsreglerne i de andre EF-lande samt i Sverige, Norge og Finland?

Svar:

De øvrige EF-lande, bortset fra Irland og Grækenland, har moms på personbefordring med bus. I Tyskland og Belgien har man til lige regler om, at der skal betales afgift af kørsel med udenlandske busser.

Der er ikke moms på bustransport i Sverige, Norge og Finland.

Spørgsmål 10:

Hvor mange selskaber og ansatte bliver omfattet af udvidelsen af momsområdet?

Svar:

Ca. 1.500 virksomheder forventes omfattet af udvidelsen af momsområdet. Antal ansatte kan ikke oplyses.

Spørgsmål 11:

Er forholdet det, at de, der nu bliver omfattet af momsen, tidligere har købt deres busser og bustilbehør uden at få momsrefusion? I bekræftende fald bliver der vel brug for en tillægsparagraf til lovforslaget om, at de pr. ikrafttrædelsesdatoen skal have refunderet den erlagte moms på de busser, som nu skydes ind i momsbelagt virksomhed.

Svar:

Vognmandsvirksomheder har hidtil købt busser og bustilbehør uden momsrefusion, bortset fra tilfælde, hvor vognmanden har haft delvis fradragsret for indgående afgift som følge af afsætning af afgiftspligtige ydelser (reklamer).

Der vil med hjemmel i lovforslagets § 2, stk. 3, blive fastsat overgangsregler, hvor der vil blive taget et vist hensyn til den allerede erlagte moms.

Spørgsmål 12:

Hvilke kommunale merudgifter til f.eks. kørsel af pensionister, skolebørn og andre uddannelsessøgende giver forslaget anledning til? Hvorledes vil disse ekstra udgifter blive kompenseret?

Spørgsmål 13:

Kan merudgifterne holdes inden for den mellem regeringen og kommunerne aftaleramme på 300 mill. kr. vedrørende udgiftskrævende love og cirkulærer?

Svar på 12 og 13:

Spørgsmålene har været forelagt indenrigsministeriet, der har udtalt følgende:

»Det er ikke muligt ud fra de kommunale budget- og regnskabsoplysninger at beregne, hvor store kommunale merudgifter forslaget vil give anledning til. Det må dog antages, at kun en mindre del af provenuet ved gennemførelse af lovforslaget vil hidrøre fra kørsel betalt af kommunerne. Ændringer i skatte- og afgiftslove giver ikke uden særlig aftale anledning til kompensation, og da der i øvrigt sædvanligvis ikke kompenseres for ny lovgivning, er der alene som følge heraf ikke anledning til at yde kompensation.

Den kommunale merudgift som følge af forslaget hidrører alene fra en afgiftsstigning og ikke fra en aktivitetsudvidelse, og lovforslaget har derfor ingen konsekvenser for opførelsen af udgiftsrammen, der alene lægger begrænsninger på den reale vækst. Merudgiften skal derfor heller ikke indgå i lov- og cirkulæreprogrammet, der ligeledes kun opgør reale merudgifter.«

Spørgsmål 14:

Vil lovforslaget bevirke, at der lægges »afgift« på sportsudøvelse?

Bilag til bet. o. lovf. vedr. merværdiafgiftsloven

Svar:

Det er ubestrideligt, at forslaget medfører, at sportsfolk – som alle andre – ved lejlighedsvis bustransport får en afgiftsbelastning.

Spørgsmål 15:

Ministeren bedes oplyse baggrunden for, at der indføres en konkurrenceforvriddning mellem den turisttransport, der foregår med henholdsvis DSB og private turistvognmænd.

Svar:

Man kan næppe sige, at der indføres en konkurrenceforvriddning mellem DSB og private turistvognmænd. Private vognmænd vil således fortsat ikke skulle svare afgift af kollektiv personbefordring i forbindelse med rutekørsel med bus.

Spørgsmål 16:

Konsekvenserne af at lade momspligten omfatte rutekørsel med en momssats på 0 pct., subsidiært 1 pct. af hensyn til EF-reglerne, bedes oplyst.

Svar:

Efter de gældende regler er rutekørsel ligesom anden personbefordring undtaget fra momspligten, men der skal betales moms af udgiften til drift og investeringer.

Konsekvensen af at lade momspligten omfatte rutekørsel med en momssats på 0 pct., subsidiært 1 pct., ville være, at rutebilkørsel i realiteten blev fritaget for momsbelastning.

Efter vore forpligtelser ifølge 6. momsdirektiv vil det imidlertid ikke være muligt at lade momspligten omfatte rutekørsel med en momssats på 0 pct., subsidiært 1 pct. I direktivet er bestemt, at en reduceret sats skal fastsættes således, at det normalt vil være muligt i det momsbeløb, der herved fremkommer, at foretage fradrag af den samlede indgående afgift, der jo er på 22 pct., d.v.s. at lavere end 10–15 pct. ville det ikke være muligt at sætte satsen.

Spørgsmål 17:

EFs 6. momsdirektiv indeholder en overgangsordning for persontrafik. Hvorledes vurderer ministeren indførelse af moms på de øvrige former for persontrafik?

107 Udvalgenes betænkninger m.m. (undt. finans- og tillægsbev. lovforslag).

Svar:

Momsfritagelsen for personbefordring opretholdes på grundlag af en undtagelsesbestemmelse i EFs 6. momsdirektiv. Momsfritagelsen kan opretholdes, indtil EF-Rådet ved enstemmighed træffer beslutning om at opheve undtagelsesbestemmelsen.

Det var ved momslovsændringen i 1978 som følge af vedtagelsen af 6. momsdirektiv et politisk ønske, at almindelig persontrafik fortsat skulle holdes uden for afgiftspligten. Denne opfattelse blev støttet af de kollektive trafikelskaber, DSB og SAS. Det er ikke tanken at indføre moms på persontrafik i almindelighed.

Spørgsmål 18:

Hvorledes harmonerer lovforslaget med indgåede bilaterale aftaler om erhvervsmæssig persontransport?

Svar:

Der er ingen disharmoni mellem lovforslaget og de af Danmark indgåede bilaterale aftaler om erhvervsmæssig persontransport. Moms på persontransport anses ikke for en vejskat, der strider mod internationale aftaler.

Spørgsmål 19:

Ministeren bedes opstille følgende billetpriseksempler:

Rejse 1. Ålborg–Rønne retur med DSB (40 personers grupperabat). Rejse 2 og 3. Ålborg–Rønne retur med en privat turistvognmand (40 personer) før og efter indførelse af moms på turistkørsel.

Svar:

DSB har oplyst, at en rejse Ålborg–Rønne retur vil koste 14.640 kr. (40 personers grupperabat).

Man har forsøgt at indhente oplysning om prisen på en bustur Ålborg–Rønne med privat turistvogn. Det er oplyst, at turen Ålborg–Rønne retur er billigst med en rute Ålborg–Frederikshavn–Gøteborg–Ystad–Rønne. Prisen er ca. 21.000 kr.

Efter forslaget vil der alene skulle betales moms for turen Ålborg–Frederikshavn retur. Antages det, at 500 kr. af betalingen for turen vedrører kørsel her i landet, vil prisen

stige med 75–85 kr., når hensyn tages til fradragretten for indgående afgift.

Spørgsmål 20:

Hvorledes findes den afgiftspligtige værdi, hvis størstedelen af rejsen foregår i udlandet?

Svar:

Den afgiftspligtige værdi for kørselen her i landet findes ved en forholdsmæssig fordeling af det samlede vederlag for hele transportydelsen.

Spørgsmål 21:

Vil dette lovforslag ikke medføre en uønsket

udvidelse af kørslen over den dansk-tyske grænse, idet en rejse til Tyskland jo normalt er billigere end en rejse i Danmark, eftersom de tyske købmænd giver tilskud til vognmændene?

Svar:

Nej. En udvidet kørsel kan ikke forventes på grundlag af lovforslaget. Det skal hermed bemærkes, at den afgiftspligtige værdi, hvoraf der skal svares afgift efter momslovens § 7, er vederlaget for ydelsen. Der skal således betales moms af tilskud, der gives til danske vognmænd til nedbringelse af prisen for kørsel her i landet.

MOGENS LYKKETOFT

/ Johs. Bastholm

Bilag til spørgsmål 8

Den gældende § 2 lyder således:

I. Afgiftspligtens omfang

§ 2. Afgiftspligten omfatter alle nye og brugte varer. Gas, vand, elektricitet, varme o.lign. anses som varer.

Stk. 2. Afgiftspligten omfatter endvidere alle ydelser, bortset fra de i stk. 3 nævnte.

Stk. 3. Følgende ydelser er undtaget fra afgiftspligten:

a. Hospitalsbehandling, lægevirksomhed, tandlæge- og anden dentalvirksomhed, kiropraktik, fysioterapi og anden egentlig sundhedspleje.

b. Social forsorg og bistand, herunder vuggestuer, børnehaver, fritidshjem, observationshjem, plejehjem o.lign. private eller offentlige institutioner.

c. Skole- og universitetsundervisning, faglig uddannelse, herunder omskoling, samt anden undervisning, der har karakter af egentlig skolemæssig eller faglig uddannelse. Undervisning i sprog, musik, legemsøvelser, håndarbejde, tegning, bogføring og maskinskrivning anses for uddannelse af denne karakter.

d. Kulturelle aktiviteter, herunder biblioteker, museer, zoologiske haver o.lign. Afgiftspligtig er dog radio- og fjernsynsudsendelser, teater- og biografforestillinger, koncerter o.lign.

e. Sportsaktiviteter og sportsarrangementer, herunder arrangementer, hvortil er knyttet spil på totalisator eller på anden lignende måde. Afgiftspligtig er dog motorløb og arrangementer, hvor der deltager professionelle

sports- og idrætsudøvere, fodboldkampe dog kun, når der deltager professionelle på begge hold.

f. Personbefordring.

g. Postvæsenets tjenesteydelser. Afgiftspligtig er dog telekommunikation og pakkepost.

h. Udlejning, bortforpagtning og administration af fast ejendom. Afgiftspligtig er dog udlejning af værelser i hoteller, gæstgiverier, moteller o.lign., udlejning af værelser i virksomheder, der udlejer for kortere tidsrum end 1 måned, samt udlejning af camping-, parkerings- og reklameplads.

i. Forsikringsvirksomhed.

j. Bank- og sparekasse- samt finansieringsvirksomhed. Afgiftspligtig er dog udlejning af bankbokse.

k. Lotterier o.lign.

l. Forfatter- og komponistvirksomhed samt anden kunstnerisk virksomhed.

m. Rejsebureauvirksomhed og turistkontorers oplysnings- og informationsvirksomhed m.v.

n. Tjenesteydelser udøvet af bedemænd m.fl. i direkte tilknytning til bisættelser.

Stk. 4. Ministeren for skatter og afgifter kan fastsætte nærmere betingelser for de i stk. 3 nævnte undtagelser fra afgiftspligten.

Stk. 5. Ministeren for skatter og afgifter kan fastsætte regler, hvorefter der kan indrømmes fritagelse for afgiftspligten i forbindelse med arrangementer, hvis overskud fuldt ud anvendes til velgørende eller på anden måde almenyttige formål.

MINISTERIET FOR SKATTER OG AFGIFTER

Departementet for told- og forbrugsafgifter

27. maj 1982

Folketingets skatte- og afgiftsudvalg

Under henvisning til samrådet d.d. vedrørende punkt D og E, skal jeg oplyse følgende:

1. Som nævnt i besvarelsen af spørgsmål 11 vil der blive fastsat overgangsregler, hvor der vil blive taget et vist hensyn til den allerede erlagte moms.

Ved tidligere inddragelser af nye områder under momspligten er der ikke givet momsrefusion på tidligere foretagne indkøb. Grunden til, at man nu foreslår momsrefusion, er den, at der her er tale om et afgrænset område, hvor det drejer sig om relativt store momsbeløb for den enkelte virksomhed.

Overgangsreglerne er ikke udarbejdet. Den nærmere udformning af disse kræver en del undersøgelser og forhandling med brancheorganisationerne, som det ikke har været muligt at gennemføre.

I overgangsreglerne vil der blive fastsat nærmere bestemmelser om tilbagebetalingen af moms af busser indkøbt før lovens ikrafttræden.

Man tænker sig, at der ved disse regler må tages hensyn til afskrivningen på de tidligere erhvervede busser. Det vil sige, at tilbagebetalingen må fastsættes i forhold til bussernes alder.

2. Virksomheder med erhvervmæssig tu-

ristkørsel vil, ligesom andre momspligtige virksomheder, skulle registreres efter merværdiafgiftsloven og bliver dermed underkastet de i loven fastsatte regnskabs- og kontrolbestemmelser. Regnskabspligten indebærer bl.a., at virksomhederne skal føre et regnskab over køb og salg af varer og ydelser, der kan danne grundlag for opgørelsen af den moms, der skal betales til toldvæsenet.

Da der ikke skal betales moms af den kørsel, der foregår i udlandet, skal der ved turistikørsel til udlandet foretages en særskilt opgørelse af den del af vederlaget, der vedrører kørsel her i landet.

For busture til udlandet betales et samlet vederlag omfattende såvel kørsel som hotelophold m.v. En del af dette vederlag er betaling for kørselen alene, og dette vederlag skal fordeles på kørsel i udlandet og her i landet, der som nævnt skal afgiftsberigtiges. Administrativt og kontrolmæssigt vil det være praktisk at fastlægge vederlaget for kørslen her i landet som beregnede standardbeløb, hvor almindelige kørselstakster bliver udgangspunkt. Dette er en fremgangsmåde, der allerede anvendes på visse områder i forbindelse med fastlæggelse af grundlaget for momsberegningen.

MOGENS LYKKETOFT

/ Johs. Bastholm

MINISTERIET FOR SKATTER OG AFGIFTER

Departementet for told- og forbrugsafgifter

28. maj 1982

Folketingets skatte- og afgiftsudvalg

Udvalget har udbedt sig skriftlig besvarelse af følgende samrådsspørgsmål:

I fortsættelse af besvarelsen af spørgsmål 19 bedes oplyst, hvad prisen på rejse 2 og 3 ville koste, såfremt der vælges den samme rute, som DSB anvender.

Svar:

Den i besvarelsen af spørgsmål 19 omtalte

rejse med DSB Ålborg–Rønne retur til 14.640 kr. (40 personers grupperabat) går ad følgende rute Ålborg–Nyborg–København (Havnegade)–Rønne.

En rejse ad samme rute retur med turistvognmand (40 personer) koster ca. 16.500 kr. Heraf er ca. 6.400 kr. betaling for selve kørselen. Når hensyn tages til fradragsretten for indgående afgift, vil prisen stige med 950–1.050 kr.

MOGENS LYKKETOFT

/ Johs. Bastholm