



Skatteministeriet

23. november 2017

J.nr. 2017 - 6890

Kontor:

Person, Erhverv og Selskab

TRU alm. del - samrådsspørgsmål B

- Tale til besvarelse af spørgsmål B den 23. november 2017

Spørgsmål

Skatteministeren anmodes, på baggrund TRU alm. del bilag 13, om at redegøre for kontrollen med moms og skat for danske og udenlandske turistbusvognmænd. Herunder ønskes redegjort for, hvilke vurderingsparametre der ligger til grund for prioriteringen af nævnte kontrol i forhold til andre tilsyn og kontroller samt for, hvorledes SKAT og



Skatteministeriet følger op på konkrete henvendelser om oplysninger om moms- eller skatteunddragelse inden for busbranchen.

[Indledning]

Mange tak for spørgsmålet.

Indledningsvist vil jeg gerne understrege, at det naturligvis altid er uacceptabelt, når svindlere unddrager sig skatte- eller momsbetaling. De snyder fællesskabet, og det skaber en unfair konkurrence-situation for de virksomheder, som betaler den moms og skat, som de skal.

Og derfor tager SKAT også henvendelser – som for eksempel den der er kommet fra Danske Busvognmænd – seriøst.

Reglerne for busselskaber, der midlertidigt kører turistbuskørsel i Danmark, går på tværs af forskellige myndigheder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ansvarlig for reglerne om international kørsel og cabotagekørsel med bus, mens politiet står for kontrollen af cabotagekørsel. Moms- og skatteforhold for busselskaber hører under Skatteministeriets område, hvor SKAT forestår kontrollen.

Det er dermed et delt ansvar mellem SKAT og de øvrige myndigheder at sørge for kontrollen på området.

Jeg vil selvfølgelig holde mig til at svare inden for eget ministerområde.

[Prioriteringen af kontrollen af busvognmænd]

Det leder mig frem til besvarelsen af første del af spørgsmålet, som handler om prioriteringen af kontrollen med moms og skat for danske og udenlandske busvognmænd.

Og her vil jeg gerne starte med at slå fast, at min tilgang er, at den konkrete prioritering af SKATs ressourcer er en ledelsesmæssig opgave i SKAT.

Det skyldes dels, at det er fastsat i skatteforvaltningsloven, at jeg som minister ikke kan gå ind i konkrete sager.

Derudover opkræver SKAT hvert år op mod 1.000 mia. kr. i skatter og afgifter. Det er ikke muligt for mig som minister at forholde mig til den konkrete prioritering af ressourcer til kontrol på tværs af alle skatteydere og skatte- og afgiftsarter.

Min opgave som minister er at sikre, at SKAT har de bedst mulige forudsætninger for selv at foretage denne prioritering.

SKAT's ledelse prioriterer generelt den samlede indsats efter risiko og væsentlighed med henblik på at sikre så effektiv en efterkontrol som muligt inden for den givne økonomiske ramme. Det betyder grundlæggende, at ressourcerne anvendes der, hvor SKAT forventer at opnå den største effekt på skatteindtægterne.

Så for at forstå prioriteringen af kontrollen af busvognmænds momsforhold er det nødvendigt at se

på den samlede prioritering på tværs af indsatsområder, processer og værktøjer.

Når SKAT skal prioritere en kontrol af en busvognmands momsforhold, tager SKAT hensyn til mindst tre forhold:

For det første skal SKAT - ud fra principperne om risiko og væsentlighed - tage stilling til, om der skal prioriteres ressourcer til denne kontrol i stedet for til kontrol på *andre områder*, fx punktafgifter, negativ moms eller personbeskatning.

For det andet vurderer SKAT, om en indsats i denne del af momsprocessen er hensigtsmæssig i forhold til *andre dele* af momsprocessen, fx i forbindelse med registrering af virksomheder.

For det tredje vurderer SKAT, om efterkontrol er det mest effektive virkemiddel i forhold til *andre værktøjer* med henblik på at sikre regelefterlevelsen på dette og andre områder.

Hvis en vognmand fx har svært ved at forstå reglerne, vil vejledning eller et nærmere eftersyn af reglerne måske være mest hensigtsmæssigt. Hvis vognmanden derimod har til hensigt at svindle, så

vil det måske være mest effektivt med en synlig efterkontrol.

SKAT har oplyst, at man på denne baggrund har gennemført 109 kontroller af busvognmænd i perioden fra januar 2016 til udgangen af september 2017. Disse kontroller har haft et samlet nettoprovenu på 6,7 mio. kr., det vil sige cirka 61.000 kr. pr. kontrol.

Til sammenligning har det gennemsnitlige reguleringsbeløb pr. kontrol af udbetaling af negativ moms været over 300.000 kr. Der er dermed andre områder, hvor kontrollen umiddelbart har en

større effekt på skatteindtægterne end på busområdet.

SKAT har også oplyst, at kontrollerne ikke har været en del af et særskilt kontrolprojekt om turistbussers momsforhold. Derfor har der ikke fremgået et kontrolprojekt med dette specifikke fokus af de foregående års kontrolaktivitetsplaner.

I stedet har SKAT foretaget kontrollerne i forbindelse med andre projekter. De konkrete vurderingsparametre bag de gennemførte kontroller afhænger således af det givne projekt, som kontrollerne er gennemført som led i.

Hvis vi så retter blikket fremad, kan jeg oplyse, at SKAT – blandt andet på baggrund af dialog med branchen – har besluttet at forberede nye målrettede og synlige kontrolaktiviteter på området, som kan indgå i kontrolaktivitetsplanen for 2018. Her kan man jo også vurdere mulighederne for eventuelt samarbejde med de øvrige myndigheder.

Dertil kommer fornyet vejledning til branchen for at sikre kendskab til reglerne.

[Opfølgning på henvendelser]

Det leder mig frem til anden del af spørgsmålet om, hvordan Skatteministeriet og SKAT følger op på henvendelser om oplysninger om moms- eller skatteunddragelse inden for busbranchen.

Normalt er det SKAT, der modtager konkrete anmeldelser af mistanke om svig eller svindel. Det er derfor også dem, der vurderer den enkelte henvendelse og beslutter, hvordan der skal følges op på den.

Jeg må, som tidligere nævnt, ikke gå ind i konkrete sager på grund af skatteforvaltningsloven. Hvis en

henvendelse til Skatteministeriet omhandler mulig moms- eller skatteunddragelse kan den i stedet videresendes til SKAT.

SKAT har i den forbindelse oplyst, at når de modtager en anmeldelse, foretager de en overordnet vurdering ud fra væsentlighed og risiko. Anmeldelserne vil dermed indgå som et element i den generelle prioritering af SKAT's aktiviteter.

En anmeldelse vil således sjældent stå alene som grundlag for en kontrol. Der vil i langt de fleste tilfælde blive foretaget supplerende undersøgelser

om den anmeldte person eller virksomhed, inden SKAT tager på kontrolbesøg.

SKAT ser dermed på den konkrete henvendelse og sammenholder henvendelsen med den eksisterende information, SKAT har på området. Herefter vurderer SKAT – fx ud fra en løbende dialog med branchen – om kontrol på det anmeldte område vil have større effekt end andre aktiviteter i SKAT. Hvis dette er tilfældet, opprioriteres indsatsen på området.

[Afrunding]

Som afrunding vil jeg blot nævne, at SKAT tager busvognmændenes momsbetaling alvorligt, og at der vil blive igangsat målrettede og synlige kontrolaktiviteter i 2018.

Jeg vil også gerne gøre opmærksom på, at prioriteterne i SKATs samlede indsats på kontrolområdet bliver præsenteret i SKATs årlige kontrolaktivitetsplan, som oversendes til Folketingets Skatteudvalg.

Hvis man politisk mener, at kontrolindsatsen bør prioriteres anderledes, er der derfor rig mulighed

for gennem skatteordførerne at diskutere, hvordan indsatsen er prioriteret i dag, og hvilke områder man i fremtiden ønsker at op- eller nedprioritere.

Det er dog vigtigt for mig at understrege, at man ikke kan øge indsatsen på ét område uden enten at mindske indsatsen på et andet område eller finde yderligere finansiering til en øget indsats.

Jeg vil dermed give ordet videre til min kollega, transport-, bygnings- og boligministeren.