



SKATTEMINISTERIET

8. ja-
nuar
2008

J.nr. 2007-211-0005

Dato:

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 32 - Forslag til lov om ændring af momsloven og forskellige andre love (Flymoms, salg til interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt, undtagelser til energibeskatningsdirektivet m.v.).

Hermed sendes i 5 eksemplarer svar på henvendelse af 15. oktober 2007 fra GA-brancheforeningen (L 32 – bilag 3).

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

GA-brancheforeningen (GA) kritiserer på en række punkter forslaget om ændrede momsregler for salg og udlejning af fly samt leverancer til fly. GA's henvendelse er opdelt i en række afsnit som kommenteres nedenfor.

”Et hurtigt overblik”

Overordnet anfører GA, at man finder det uforståeligt, at forslaget hastes igennem, og at man ikke har lyttet til det ønske om en generel overgangsordning på 2-3 år, som GA gav udtryk for i forbindelse med høringen forud for fremsættelse af forslaget.

GA anfører desuden, at Storbritannien har lignende regler og tilsyneladende ikke påtænker at ændre disse.

Kommentar

Det skal anføres, at der allerede i september 2004 faldt dom fra EF-Domstolen om, at de danske regler i relation til salg af fly og leverancer til disse, er i strid med momsdirektivet. Det er medlemslandenes pligt hurtigst muligt at tilpasse deres nationale regler til domstolens fortolkning af momsdirektivet. Årsagen til at lovforslaget først fremsættes nu er, at dommen overlod et spørgsmål til nærmere afklaring af den nationale ret og den nationale sag blev først afsluttet i august 2007. Der er således gået ca. 3½ år fra EF-Domstolens dom til fremsættelse af lovforslaget L 32. Det er min opfattelse, at EU-Kommissionen ikke vil acceptere, at det tager yderligere 2-3 år før de danske regler tilpasses momsdirektivet.

Det er korrekt, at Storbritannien har regler der ligner de gældende danske regler. Imidlertid vil Storbritannien, såfremt landet ikke har en særlig godkendelse af reglerne, skulle tilpasse deres regler til momsdirektivet på baggrund af den afsagte EU-dom.

”Baggrund”

GA anfører, at det er en grundregel i den danske momslovgivning, at transportsektoren er fritaget for moms. De nye regler vil priserne til at stige på reparationer, service, luftfoto, indenrigs-flyvning, m.v.

Kommentar

GA synes at have den opfattelse, at der lægges moms på selve flyvningerne (køb af flybillet). Det er vigtigt at fastslå, at dette er ikke tilfældet. Befordring med fly vil stadig være momsfritaget på linie med anden indenrigs personbefordring. Lovforslaget vedrører selve salget af fly og leverancer til disse fly (fat udstyr, reparationer m.v.).

Flyselskaber, der flyver mest indenrigstrafik, vil med lovforslaget ikke længere kunne få momsfri leverancer og kommer med andre ord til at betale moms på alle deres indkøb. Da selve personbefordringen er momsfritaget medfører dette, at denne købsmoms ikke kan fradrages og dermed vil selskabernes omkostninger stige med skønsmæssigt ca. 10 pct. Omkostningerne vil ikke stige med 25 pct. som GA antyder, idet nogle indkøb allerede i dag er momsbelagte (f.eks. brændstof og kontorhold) og desuden udgør lønninger en stor del af selskabernes omkostninger.

GA anfører desuden blandt andet, at forslaget vil få priserne til at stige på f.eks. luftfoto. Dette er ikke korrekt, idet luftfotografering er momspligtig virksomhed (ikke personbefordring) og dermed har virksomhederne fradragsret for deres købsmoms. Dette gælder også alle de almindelige virksomheder, der køber og benytter fly i deres momspligtige virksomhed.

”De små selskaber skal betale - de store slipper fri”

GA anfører at forslaget betyder, at kun store selskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigstrafik bliver momsfritaget, mens et dansk selskab, der udelukkende flyver i Danmark, skal betale moms af indkøb og opkræve moms af sine kunder.

Kommentar

Det er korrekt at forslaget betyder, at kun flyselskaber, der flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik, kan få momsfri leverancer (indkøb). Det er imidlertid ikke korrekt, når GA anfører, at et indenrigsflyselskab skal opkræve moms af sine kunder, idet persontransport med fly forbliver momsfritaget, jf. kommentaren til afsnittet ”Baggrund”.

”Kun to måneder til loven træder i kraft”

GA kritiserer, at de ændrede regler skal træde så hurtigt i kraft.

Kommentar

Der henvises til kommentarerne under "Et hurtigt overblik", hvor det forklares, at EU-dommen er ca. 3½ år gammel, men at lovforslag har afventet afslutningen af den nationale retssag. Branchen har således siden september 2004 været klar over, at den danske momslov skal ændres for at blive i overensstemmelse med momssystemdirektivet. Der indføres dog en overgangsordning for flyskoler på 2 år, jf. afsnittet ”Pilotuddannelsen bliver op til 100.000. kr. dyrere”.

”Ingen fordele - kun ulemper”

GA er af den opfattelse, at lovændringen ikke er til fordel for nogen og undrer sig derfor over, at forslaget skal så hurtigt igennem.

Kommentar

Det skal anføres, at forslaget - som giver et provenutab for staten på skønsmæssigt 175-200 mio. kr. årligt - er til fordel for flyselskaber i hovedsagelig udenrigstrafik, idet de efter forslaget vil få momsfri indkøb af og til såvel deres fly i udenrigstrafik som deres fly i indenrigstrafik. Når det er sagt, er det korrekt, at forslaget er til ulempe for flyselskaber, der ikke flyver mere end 55 pct. udenrigstrafik. Det skønnes imidlertid, at der findes meget få sådanne flyselskaber. Desuden vil forslaget være en ulempe for virksomheder uden ret til momsfradrag, herunder flyskoler, og for private flyejere. Forslaget kan derfor bevirke nedgang i efterspørgslen fra flyskoler og private med en nedgang i efterspørgslen til følge for virksomheder, der har disse som kunder.

”Danmark - fra EU´s billigste til EU´s dyreste”

GA anfører, at danske leverandører af produkter og servicedele til flybranchen har haft en stor andel af udenlandske kunder på grund af de gældende danske momsregler på området. Forslaget vil bevirke, at disse virksomheder går fra at være de billigste i EU til at være de dyreste.

Kommentar

Lovforslaget fjerner GA branchens særstilling i Europa og stiller branchen lige med tilsvarende branche i andre EU-lande. At momssatsen er 25 pct. i Danmark er ikke specielt for GA branchen.

”Tab af arbejdspladser, eksport og knowhow”

GA er af den opfattelse, at lovforslaget, som betyder at der pålægges 25 pct. moms på salg af fly og reparationer m.v., vil få især de mange udenlandske kunder til at købe fra andre EU-lande med lavere momssatser.

Kommentar

Det anses for sandsynligt, at mange af de udenlandske private kunder ikke længere vil købe og få repareret deres fly i Danmark. Det forventes dog, at mange danske private flyejere fortsat vil købe og få deres fly vedligeholdt og repareret i Danmark, idet der kun vil være momsforskellen at spare ved køb i andre EU-lande. Med den nuværende lave ledighed i Danmark forventes, at en eventuel overskudsarbejdskraft i virksomheder der leverer og reparerer fly, hurtigt vil finde anden beskæftigelse.

”Udflytning af virksomheder og fly”

GA frygter, at erhvervsvirksomheder vil udflage deres fly til andre lande og henviser til høringssvaret fra Grundfos.

Kommentar

Som anført i kommentaren til høringssvaret fra Grundfos, jf. L 32, bilag 2, har momspligtige virksomheder fradragsret for købsmoms, der relaterer sig til denne virksomhed. At et fly bruges til at flyve medarbejdere til og fra skiftende arbejdssteder m.v. og til at befordre kunder i forbindelse med disse besøg i virksomheden, anses for at ske i relation til den momspligtige virksomhed.

”Staten mister 175 - 200 mio. kr. om året i provenu”

GA anfører, at lovforslaget vil give staten et årlig provenutab på 175-200 mio. kr., hvilket man kunne undgå ved at give GA branchen den fornødne overgangsordning og derved tid til omstilling.

Kommentar

Det kan oplyses, at det skønnede provenutab hovedsagelig fremkommer fordi forslaget betyder, at flyselskaber, der flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik, vil få flere momsfri leverancer til deres fly i indenrigstrafik. At lægge moms på salg og leverancer til andre flykunder skønnes ikke at medføre et nævneværdigt merprovenu, hvilket for det første skyldes en forventning om, at stort set alle flyselskaber flyver over 55 pct. i udenrigstrafik, og at virksomheder der ejer og bruger fly i deres momspligtige virksomhed vil ikke blive berørt af en øget købsmoms. For det andet forventes det, at de mange udenlandske flykunder ikke længere vil handle i Danmark. Det sidste vil betyde nedgang i omsætningen hos virksomheder, der i dag har disse udlændinge som kunder, men som anført ovenfor under afsnittet ”Tab af arbejdspladser, eksport og knowhow” forventes overskudsarbejdskraft hurtigt at kunne finde anden beskæftigelse.

”Flyvning bliver dyrere for den private forbruger”

GA anfører at det for private kunder bliver dyrere at flyve, da de ikke kan trække momsen på billetprisen fra.

Kommentar

Som tidlige anført er det væsentligt at slå fast, at lovforslaget ikke lægger moms på personbefordring og der kommer dermed ikke moms på billetprisen. De normale indenrigsflyvninger vil

i teorien kunne blive ca. 7 pct. billigere for alle kunder, idet ruterne beflyves af flyselskaber med mere end 55 pct. udenrigstrafik, der med lovforslaget får flere momsfri leverancer til deres indenrigsflyvninger. Det er væsentligt at holde sig for øje, at et dansk flyselskab, herunder taxiflyskaber, sagtens kan være et "udenrigsflyselskab" i henhold til momsloven, idet der blot kræves at selskabet samlet flyver mere end 55 pct. udenrigstrafik.

Det er korrekt, når GA nævner at rundflyvning bliver dyrere, idet rundflyvning er momsfri persontransport. Det skønnes, at omkostningerne til rundflyvninger bliver øget med ca. 10 pct., jf. kommentaren til afsnittet "Baggrund". Derimod bliver fotoflyvning ikke dyrere, da der er tale om momspligtig virksomhed med fradragsret.

”Ringere sikkerhed og mere forurening”

GA mener, at prisstigninger inden for flybranchen vil medføre en ældre og dermed mere forurenende og usikker flyflåde. Endvidere frygtes, at forhøjede billetpriser vil skabe forbrugsvandring til mere usikre transportformer som bil, bus, tog og færger.

Kommentar

GA antager igen fejlagtigt, at der kommer forhøjede billetpriser på den almindelige indenrigs rutetraffic. Som omtalt tidligere vil dette ikke blive tilfældet - snarere vil det være sådan, at billetpriserne kan falde. Der vil derfor ikke blive tale om nogen forbrugervandring til andre transportformer. Disse flyselskaber får lavere omkostninger og er der ingen risiko for, at de udskyder investeringer m.v.

Da det bliver dyrere for private flyejere at købe og anvende deres fly til privatflyvning indebærer forslaget i teorien en risiko for at disse vil udskyde investeringer, vedligeholdelse mv. I praksis skønnes flyejere imidlertid at være særdeles opmærksomme på sikkerhed og forslaget skønnes derfor ikke i praksis at have betydning for sikkerheden i flåden af privatejede fly.

”Lovforslaget er konkurrenceforvridende”

GA anser forslaget for at være konkurrenceforvridende og til at få kunder til at søge andre transportformer. Det nævnes også, at der skabes konkurrenceforvridning mellem de flyselskaber, der flyver mere end 55 pct. udenrigstrafik, og de som ikke gør.

Kommentar

Lovforslaget skønnes ikke at medføre nævneværdig konkurrenceforvridning, idet det skønnes, at stort set al kommerciel luftfart foretages af flyselskaber i hovedsagelig udenrigstrafik, jf. bemærkningerne i de to foregående afsnit.

”Mindre konkurrence på indenrigsflyvning” og Dårligere forbindelser i indenrigsluftfarten”

I forlængelse af antagelsen om konkurrenceforvridning ovenfor anser GA det for usandsynligt, at et dansk selskab vil åbne en ny indenrigsrute.

Kommentar

Som anført skønnes den danske kommercielle indenrigsflyvning at være varetaget næsten udelukkende af selskaber, der flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik og der vil derfor stadig være rig mulighed for disse til at åbne nye indenrigsruter. Det skal igen bemærkes, at GA's antagelse tilsyneladende bygger på den fejlagtige antagelse, at der med forslaget lægges moms på indenrigs personbefordring med fly.

”Danmark taber terræn som trafikalt knudepunkt”

GA mener, at højere priser på reservedele, service, udstyr, reparationer og billetter vil få Danmark til at sakke agterud som knudepunkt i international luftfart.

Kommentar

Lovforslaget medfører, at der bliver de samme momsregler på området som i andre EU-lande.

”Bureaukratiske og uafklarede regler for opgørelse af udenrigsflyvning”

GA mener, at man burde definere et flyselskab i overvejende udenrigstrafik som et, der flyver mere end 51 pct. i udenrigstrafik målt alene på selskabets omsætning.

Kommentar

Hverken momssystemdirektivet eller EU-dommen giver en entydig afgrænsning mellem ”udenrigsselskab” og ”indenrigsselskab”. I momssystemdirektivet står, at flyselskaberne skal flyve ”hovedsageligt” i udenrigstrafik for at kunne få momsfri leverancer og i EU-dommen anføres, at der skal flyves ”mærkbart mindre” i indenrigstrafik. Det skønnes at 55 pct. udenrigstrafik vil betyde, at dommens fortolkning af direktivet efterleves, hvorimod kun 51 pct. udenrigstrafik ikke skønnes at være ”mærkbart” mere udenrigs- end indenrigstrafik.

For så vidt angår de parametre, som størrelsen af trafikken skal måles på, er det op til medlemslandene at fastsætte, hvilke der er relevante, idet EU-dommen dog nævner omsætning som et væsentligt parameter. Det anses væsentligt at indføre enkle og administrerbare regler, der medtager de parametre, som er de væsentligste. Omsætning er naturligvis væsentlig, men det vurderes også, at antal fløjne kilometer er meget væsentligt, idet den geografiske størrelse af landet betyde, at udenrigsflyvninger generelt set består af langt højere antal flykilometer end indenrigsflyvninger. At medtage antal flykilometer ud over omsætningen vurderes derfor at være i flyselskabernes interesse. Det er derfor indsat i lovforslaget, at netop disse to parametre er afgørende.

Flyselskaber, der på baggrund af disse parametre flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik skal én gang årligt indsende oplysninger herom til SKAT, som opfører selskaberne på en liste, der danner baggrund for leverandørernes momsfri leverancer til flyselskaberne.

”Pilotuddannelsen bliver op til 100.000 kr. dyrere”

GA anfører, at uddannelsen til erhvervspilot er dyr og eleverne og skoler ikke får statsstøtte. For at afbøde virkningen af stigende omkostninger for flyskolerne og dermed stigende priser for eleverne, indeholder lovforslaget en overgangsordning på 2 år for flyskolerne. GA spørger om, hvad regeringen vil gøre, når disse 2 år er gået og prisen på erhvervspilotuddannelsen stiger. Desuden undre GA sig over, at man kan lave en overgangsordning for flyskoler, men ikke en generel overgangsordning.

Kommentar

Lovforslagets overgangsordning på 2 år for flyskolerne hænger sammen med, at uddannelsen til erhvervspilot tager to år. De elever der netop er begyndt på uddannelsen, har fået opgivet en bestemt pris fra skolernes side. Såfremt der kommer moms på levering af fly, reservedele, reparationer m.v. vil skolernes omkostninger stige, idet uddannelsen til erhvervspilot er momsfritaget, og skolerne derfor ikke har fradragsret for købsmomsen. Enten vil skolerne selv skulle afholde de øgede omkostninger eller også skal der ske en ekstraordinær forhøjelse af de allerede udmeldte elevpriser. Overgangsordning på 2 år betyder at dette undgås, men overfor nye elever

vil skolerne skulle gøre opmærksom på at uddannelsesprisen efter 1. januar 2010 vil være højere.

Det vurderes, at EU-Kommissionen på baggrund af skolernes særlige forhold vil anse denne overgangsordning for rimelig og berettiget.

Når de 2 år er gået vil skolerne være stillet konkurrencemæssigt lige for så vidt angår momsforhold med tilsvarende skoler i de øvrige EU-lande. Det skal endvidere bemærkes, at hører en skole ind under et flyselskab, der hovedsagelig flyver i udenrigsfart, vil selskabet kunne få momsfri leverancer også til sine skolefly.

”Mangel på piloter i fremtiden”, ”Piloter vil sive fra forsvaret” og ”Flytning af flyskoler til udlandet”

Når den 2-årige overgangsordning er slut frygter GA, at de stigende priser på erhverspilotuddannelsen vil skabe mangel på piloter uddannet fra flyskolerne. En pilotmangel vil desuden betyde, at forsvaret får sværere ved at holde på sine piloter, der vil søge over i den kommercielle trafik. Endelig frygter GA, at findes der ikke en langsigtet løsning, som f.eks. at yde tilskud til skolerne eller give mulighed for S.U. lån til lav rente, vil nogle flyskoler flytte sine aktiviteter til udlandet, hvor vilkårene er bedre.

Kommentar

Som anført i afsnittet ovenfor vil skolerne efter overgangsordningen blive momsmæssigt ligestillet med tilsvarende skoler i andre lande, og hvis skolerne lægges ind under selskaber i hovedsagelig udenrigstrafik vil leveringer til skoleflyene kunne fortsættes med at være momsfri.

”Veteranfly går tabt”

GA anfører, at grund af de gunstige regler på området har Danmark en fin flåde af gamle og velbevarede veteranfly, men frygter, at de øgede omkostninger til vedligeholdelse vil betyde, at mange af disse fly fremover ikke vil blive sat i stand og bevaret.

Kommentar

Det er muligt, at veteranfly kræver mere vedligeholdelse og reparation end andre fly, men muligheden for at gå sammen om at eje og bruge fly kan gøre, at den enkeltes udgifter bliver acceptable.

”Skatteministeriet frygter en traktatkrænkelssag” og ”Ingen reel risiko for traktatkrænkelssag”

GA er af den opfattelse, at Kommissionen ikke vil indlede en traktatkrænkelssag selvom der gives en generel overgangsperiode på 2-3 år.

Kommentar

Der henvises til kommentaren under "Et hurtigt overblik", hvor det forklares, at EU-dommen er ca. 3½ år gammel, men at lovforslag har afventet afslutningen af den nationale retssag. Branchen har således siden september 2004 været klar over, at den danske momslov skal ændres for at blive i overensstemmelse med momsdirektivet.

”Manglende undersøgelse”

GA anfører, at en arbejdsgruppe i 2001 anbefalede, at de danske regler på området blev undersøgt nærmere, men en sådan undersøgelse ikke har fundet sted.

Kommentar

Det er korrekt, at en arbejdsgruppe i 2001 anbefalede en undersøgelse, men da Cimber Air kort efter startede en retssag mod Skatteministeriet blev denne ikke foretaget. Som det tidligere er anført medførte EU-dommen i denne retssag en afklaring af, hvorledes momsdirektivets regler om momsfri leverancer af og til fly skal fortolkes. Endvidere har afslutningen af den nationale sag bevirket, at det ikke længere er muligt at forsvare en udsættelse af lovgivning med, at der er en fortsat er en vis usikkerhed omkring, hvorledes den danske momslov skal tilpasses. En yderligere undersøgelse af reglerne skønnes derfor unødvendig.

”Mange frustrerede høringssvar”

GA anfører, at der har været et rekordstort antal negative høringssvar.

Kommentar

Det er korrekt, at der er kommet mange negative høringssvar, hvilket da også har bevirket, at der foreslås en 2-årig overgangsordning for flyskoler og en ordning, hvorefter der kan leveres fly momsfrit, hvis der er indgået kontakt om salget før de foreslåede nye bestemmelser træder i kraft, blot selve leveringen af flyet finde sted inden 1. januar 2009.

”Danmark er EU’s duks – ingen har klaget over vores momsregler”, ”Danmark har ikke fået nogen henvendelse fra EU” og ”Der er ikke nogen reel deadline for indførelsen af loven”

GA mener, at Danmark normalt gennemfører EU-regler effektivt og derfor må have lidt goodwill på kontoen, og da heller ingen andre lande har klaget over vores momsregler, må der kunne laves en 2-3 årig overgangsordning. GA anfører desuden, at da Danmark endnu ikke har fået åbningsskrivelse fra Kommissionen, er der langt til en traktatkrænkelssag.

Kommentar

Det er korrekt og væsentligt, at Danmark gennemfører EU-lovgivningen hurtigt og korrekt i den nationale lovgivning. I denne sag skønnes en eventuel goodwill at være brugt op, idet der på nuværende tidspunkt er gået ca. 3½ år siden EU-dommen faldt. Kommissionen har således accepteret, at der ikke blev lavet lovgivning før den nationale sag var afgjort, uanset dette har taget forholdsmæssig lang tid. Selv om der ikke er en absolut frist for gennemførelse af national tilpasning som følge af EU-domme, så skal den ske ”hurtigst muligt”. Det skønnes, at tilpasses den nationale lov ikke nu, så vil Kommissionen indlede en traktatkrænkelssag, som begynder med en åbningsskrivelse.

Herud kan bemærkes, at Tyskland allerede tilbage i år 2001 stillede spørgsmål ved de danske regler.

”Skatteministeriet modsiger sig selv”

GA mener, at Skatteministeriet modsiger sig selv, når det anføres, at der skal ske tilpasning af momsloven, idet Storbritannien som har tilsvarende regler, tilsyneladende ikke ændre deres regler.

Kommentar

Alle lande – også Storbritannien – skal tilpasse deres regler til EU-reglerne. Skatteministeriet har rettet henvendelse til Storbritannien i spørgsmålet og desuden har et medlem af Europa-Parlamentet stillet et skriftligt spørgsmål til Kommissionen i sagen.

”Så det store spørgsmål er nu”

På baggrund af de fremførte argumenter afslutter GA med spørge om, hvorfor Danmark ikke vil lave en 3-årig generel overgangsperiode, når det kan ske uden traktatkrænkelssag og man kan spare en halv mia. på statsbudgettet.

Kommentar

Der skal henvises til kommentarerne til de øvrige afsnit, idet det skal erindres, at provenutabet vedrører de momsfri leverancer til udenrigsflyselskaberne. Disse penge kan ikke spares, selv om der laves en generel overgangsordning, da disse flyselskaber uanset den danske momslov kan støtte ret på momssystemdirektivet for at få deres leveringer momsfrit.