



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-211-0005

Dato: 25. marts 2008

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 spørgsmål nr. 25 af 12. marts 2008.

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 25

Det fremgår af ministerens svar på spørgsmål 20, at EU-kommissionen deler Danmarks bekymringer vedr. konkurrenceforvridning og brud med princippet om afgiftsneutralitet. Ministeren skriver således: ”Den danske regering og Europa-Kommissionen påstod i Cimber Air sagen, at en afgiftsfritagelse for leverancer af alle fly m.v. uanset anvendelse alene til flyselskaber i hovedsagelig udenrigstrafik, vil føre til konkurrenceforvridning i forhold til andre virksomheder, uden denne ret til momsfri leverancer, og derfor stride mod det grundlæggende momsretlige princip om momsens neutralitet og om ens momsmæssig behandling af alle erhvervsdrivende i samme situation”. Endvidere ser ministeren, jf. svar på spørgsmål 23 sig ikke i stand til at garantere, at lovforslaget i sin nuværende form ikke er direktivstridig i forhold til konkurrenceregler og princippet om afgiftsneutralitet. Vil ministeren på denne baggrund tage kontakt til EU-Kommissionen og påpege at dommen lader til at have afdækket en indbygget inkonsistens i EU-direktivet, der gør det umuligt at implementere dommen uden samtidig at komme i strid med konkurrenceregler og princippet om afgiftsneutralitet? Og vil ministeren bede EU-Kommissionen om at tage initiativ til at ændre EU-direktivet så denne inkonsistens elimineres?

Svar

Idet jeg skal henviser til Kammeradvokatens notat vedlagt svaret på spørgsmål 9, vil jeg for det første minde om, at EU-direktivets regler om momsfritagelse for fly alene vedrører flyselskaber. Der er således ingen bestemmelser i direktivet, der giver medlemslandene ret til at momsfritage leverancer af og til fly til andre virksomheder (herunder selvstændige flyskoler) eller privatpersoner.

Det vil sige, at de af lovforslagets bestemmelser der medfører fremtidig momspligt ved salg af og til fly til andre virksomheder end flyselskaber og til private, må anses som nødvendige ændringer, der alene ophæver en særlig momsfordel danske virksomheder og private har haft i forhold til tilsvarende virksomheder og private i andre EU-lande. På denne måde skaber lovforslaget lige konkurrenceforhold mellem virksomheder/private i Danmark og i andre EU-lande.

Det er i forhold til flyselskaberne, at der kan være tale om et konkurrencemæssigt problem og en uoverensstemmelse med princippet om afgiftens neutralitet er i forholdet til flyselskaberne. Det skyldes, at et flyselskab - der klassificeres som ”udenrigsflyselskab” - kan få leverancer momsfrit, mens et andet flyselskab - der klassificeres som ”indenrigsselskab” - skal betale moms af leverancerne, og der kan derfor opstå den situation, at to flyselskaber har forskellige momsforhold uanset, om de beflyver samme indenrigsrute.

Jeg skal imidlertid gøre opmærksom på, at problemet kun opstår fordi indenrigs personbefordring er momsfritaget i Danmark og ”indenrigsflyselskaberne” derfor ikke har fradragsret for moms af deres indkøb. Hovedreglen i EU er, at indenrigs personbefordring er momspligtig, hvilket vil sige at ”indenrigsflyselskaberne” har fradragsret for købsmoms, mens ”udenrigsselskaberne” får momsfri leveringer. Samlet set betyder disse EU-regler derfor, at der ikke er konkurrenceforvridning mellem flyselskaberne – nogle får leverancer momsfrit, mens de andre får momsen tilbage via deres momsafregning.

Det er derfor min vurdering, at der ikke er grundlag for at kontakte EU-Kommissionen med henblik på ændringer af EU-reglerne.

Ophæver vi i Danmark vores særlige momsfritagelse for indenrigs personbefordring med fly og dermed lægger moms på selve flybilletterne, viser beregninger foretaget i Skatteministeriet, at priserne på indenrigs flybilletter vil stige med 25%, hvis flyselskabet er et

”udenrigsflyelskab”, og med ca. 10 %, hvis selskabet er et ”indenrigsflyelskab”. Disse prisstigninger vil ramme private og virksomheder med momsfri aktiviteter fuldt ud, idet de ikke har fradragsret for købsmoms. Til sammenligning betyder det fremsatte lovforslag, at der alt andet lige vil kunne ske et prisfald på ca. 7% på ”udenrigsselskabernes” indenrigsflyvninger, mens eventuelle ”indenrigsflyelskaber” vil få en meromkostning, der skønnes at medføre billetstigninger på ca. 10%.

Da langt hovedparten af indenrigsflyvningerne i dag beflyves af flyelskaber, der efter lovforslaget vil blive anset for ”udenrigsflyelskaber”, og da det vurderes, at flyelskaberne på sigt vil tilpasse sig de til nye regler, og da der endelig ikke vurderes at være nævneværdige konkurrenceproblemer i praksis, jf. svaret på spørgsmål 24, anser jeg det fremsatte lovforslag for at være den bedste og mest hensigtsmæssige måde at tilpasse den danske lovgivning til EU-reglerne på.