

**Til L 27**

**Høring over forslag til ændring i momsloven**

Forslaget blev sendt i høring til:

Advokatsamfundet, Alpha A/S, Amdrårdsforeningen i Danmark, AOPA Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Cimber Air, DANSAM, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Handel og Service (HTS), Dansk Industri, Dansk Landbrug, Dansk Told og Skatteforbund, Dansk Transport og Logistik, DAT, Den Danske Dommerforening, Den Danske Skatteborgerforening, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Finansministeriet, Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder, Forbrugerrådet, Forbrugestyrelsen, Foreningen Danske Revisorer, HORESTA, HTS-A Arbejdsgiverforeningen, HTSi, Håndværksrådet, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, Konkurrencestyrelsen, Landbrugsraadet, OPM Aviation Services ApS, SAS, SKAT, SKATS's retssikkerhedschef, Skatterevisorforeningen, Statens Luftfartsvæsen, Sterling Airways A/S, Sun Air, Trafikministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Ud over de organisationer m.v., som lovforslaget vedrørende ændringer i momsloven var sendt i høring hos, har den nystartede GA-Branceforening (General Aviation), Dansk Motorflyver Union, Dansk Svæveflyver Union, indgivet høringssvar. Høringssvaret er vedlagt en medlemsliste samt skriftlige tilkendegivelser, som nogle af medlemmerne har indsendt til foreningen. Nogle af disse henvendelser er også sendt til Skatteministeriet og endvidere har andre medlemmer sendt høringssvar ind, som ikke er gengivet i høringssvaret fra GAB. Alle henvendelser indsendt direkte til Skatteministeriet er omtalt separat i høringsskemaet nedenfor og det er i parentes tilkendegivet, at henvendelsen kommer fra et medlem af GA-Branceforeningen.

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Advokatsamfundet	<p>Advokatsamfundet er kommet med en række forslag til sproglige justeringer, herunder at det nye momsdirektiv 2006/112/EU i andre sammenhæng kaldes "momssystemdirektivet", forslag til en mere korrekt anvendelse af ordene "levering" og "leverance" samt forslag til bedre formulering af den nye § 28, stk. 3.</p> <p>Advokatsamfundet foreslår, at det præciseres, hvad der forstås ved interessefællesskab, især afgrænsningen af, hvornår der er en nær forbindelse "gennem familie eller andre nære personlige forbindelse".</p> <p>Det foreslås endvidere, at forslaget til § 34, stk. 1, nr. 10, omformuleres, således at "hovedsagelig i udenrigstrafik" ændres til: "flyver anden trafik end udenrigstrafik i mærkbart mindre omfang end udenrigstrafik". Det vurderes, at denne formulering i højere grad vil</p>	<p>Forslagene er medtaget.</p> <p>Forslaget er ikke medtaget, idet ordlyden svarer til direktivets, hvilket findes hensigtsmæssigt.</p> <p>Forslaget er ikke medtaget, idet ordlyden svarer til direktivets, hvilket findes såvel nødvendig som hensigtsmæssigt.</p>

	afspejle andre sprogversioner af momssystemdirektivet samt EU-dommens ordlyd.	
Dansk Arbejdsgiverforening	Ønsker ikke at afgive bemærkninger.	
Dansk Erhverv	<p>Dansk Erhverv har ingen kommentarer til flymomsforslaget.</p> <p>Dansk Erhverv finder det tvivlsomt, om momssystemdirektivets nye regler om ændret afgiftsgrundlag for handel mellem interesseforbundne parter giver hjemmel til at gennemføre de påtænkte regler herom i momsloven, idet det ikke kan anses for en momsunddragelse at momse den faktiske salgspris. Dansk Erhverv anfører, at den foreslåede regel rammer langt bredere end kantinesalg, blandt andet de helt almindelige personalerabatter.</p>	<p>Som anført i bemærkningerne til lovforslaget anses det for at være misbrug af momsloven, hvis en virksomhed sætter prisen til interesseforbundne parter så lavt, at staten indirekte kommer til at betale en del af virksomhedens omkostning til indkøb eller fremstilling af varen. Hensigten med direktivreglen er, at give medlemslandene mulighed for at undgå et sådant misbrug af momsreglerne, og flere lande har indført eller vil med baggrund i direktivet indføre regler som de foreslåede. Det forslag, som blev udsendt til høring var for bredt, idet der også efter forslaget skulle anvendes ”normalværdi”, hvis en vare eller ydelse blev solgt til interesseforbundne parter til en pris over indkøbs- eller fremstillingsprisen. Det vil sige i tilfælde, hvor virksomheden blot fik mindre avance end ved salg til andre. Dette er naturligvis hverken svig eller misbrug af momsreglerne og forslaget er ændret, således at det kun er i tilfælde, hvor salgsprisen til interesseforbundne parter er <u>under</u> indkøbs- eller fremstillingsprisen, at der skal anvendes et forhøjet afgiftsgrundlag. Dette betyder, at almindelige medarbejderrabatter i f.eks. detailhandlen ikke berøres. Forslaget vil kun berøre f.eks. kantiner, hvor salgsprisen er lavere end fremstillingsprisen. I de tilfælde skal ”normalværdien” beregnes. For kantiner vurderes der ikke at være en sammenlignelig ydelse og derfor vil kun fremstillingsprisen skulle bruges som afgiftsgrundlag. I fremstillingsprisen indgår indkøb til råvarer samt lønninger i forbindelse</p>

	<p>Desuden vurderes virksomhedernes administrative byrder at stige væsentligt, idet der skal beregnes en pris på det fri marked.</p> <p>Dansk Erhverv mener endvidere, at dyrere kantinemad vil betyde mindre salg, og derved gå imod intentionerne om at fremme sundheden.</p> <p>Dansk Erhverv støtter forslaget om omvendt betalingspligt, som dog formodes at give en administrativ byrde for de virksomheder, der ikke i forvejen indkøber for over 80.000 kr. i andre EU-lande.</p> <p>Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til de øvrige ændringer ud over, at man ønsker bekræftet, at ændringen af afgiftsgrundlaget i § 28, stk. 2, ikke berører eksportmomsordningen.</p>	<p>med tilberedelse og salg. Sælger en virksomhed en af deres egne varer til en medarbejder under købsprisen, vil normalværdien være virksomhedens almindelige udsalgspris.</p> <p>Det kan desuden oplyses, at forslaget ikke har betydning i tilfælde, hvor en virksomhed driver en kantine i en anden virksomhed. Her er der ikke tale om, at kantinevirksomheden og dens kunder er interesseforbundne. Det skal dog anføres, at får kantinevirksomheden et tilskud til kantinedriften er dette tilskud momspligtigt efter de almindelige regler.</p> <p>Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsReguleringen (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer, at forslaget indeholder løbende byrder, men at omfanget heraf dog ikke berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et virksomhedspanel.</p> <p>Det skal anføres, at personalegoder, herunder kantinemad, stadig kan sælges billigt til medarbejderne. Efter at forslaget er blevet ændret, vil varer og ydelser kunne sælges uden at blive berørt af forslaget, hvis prisen blot ikke er under indkøbs- eller fremstillingsprisen.</p> <p>Det skal anføres, at der kun er tale om øgede administrative byrder for de momsfri virksomheder, der hidtil har haft indkøb under fjernkøbsgrænsen.</p> <p>Den nye bestemmelse vil ikke berøre eksportdelregistreringsordningen.</p>
--	---	--

<p>Dansk Industri</p>	<p>DI støtter, at momsreglerne om flymoms tilpasses EU-reglerne, men anfører, at man er af den opfattelse, at et luftfartsselskab må være hovedsagelig i udenrigstrafik, når over halvdelen af flyvningerne er udenrigsflyvninger – og ikke som det foreslås 2/3.</p> <p>DI mener, at brugen af det nye begreb ”normalværdi” vil betyde øgede administrative omkostninger for virksomhederne i forbindelse med byttehandel. Det skyldes, at afgiftsgrundlaget i stedet for en kalkuleret salgspris efter forslaget er den sammenlignelige pris på det fri marked. Prisen på det fri marked kan variere og DI mener ikke, at det er godt nok beskrevet, hvilken en pris virksomhederne skal bruge.</p> <p>DI kritiserer forslaget om, at afgiftsgrundlaget ved salg til interesseforbundne parter – f.eks. personalegoder til ansatte – skal være normalværdien. Det anføres, at direktivets regel om forhøjet afgiftsgrundlag kun kan bruges i særlige tilfælde, hvor der er tale om svig og unddragelse. DI mener ikke, at kantineordninger og andre personalegodeordninger kan</p>	<p>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. Imidlertid giver hverken momssystemdirektiv, EU-dommen eller Vestre Landsrets dom i den nationale retssag, en entydigt afgrænsning mellem ”udenrigsflyelskab” og ”indenrigsflyelskab”.</p> <p>DI’s forslag om at, der er tale om et udenrigsflyelskab, når blot over halvdelen af flyvningerne er udenrigsflyvninger, skønnes imidlertid ikke at opfylde EU-domstolens fortolkningsbidrag om, at et indenrigsflyelskab skal flyve ”mærkbart mindre” i indenrigstrafik. Forslaget er imidlertid ændret, således at et udenrigsflyelskab kun skal flyve mere end 55 pct. i udenrigstrafik.</p> <p>Som beskrevet i lovforslagets bemærkninger, er der i momssystemdirektivet indført et nyt begreb – normalværdien – som træder i stedet for den kalkulerede salgspris, som i momsloven bruges i relation til f.eks. byttehandel. Det er imidlertid ikke antagelsen, at det i praksis vil ændre ret meget. Virksomheder, der laver byttehandel, sælger ofte de byttede varer eller ydelser til andre og dermed er denne pris lig med ”normalværdien”. Normalværdien vil i langt de fleste tilfælde svare til den kalkulerede salgspris, som anvendes i dag.</p> <p>Forslaget er blevet ændret således, at forslaget kun berører varer og ydelser, der sælges til interesseforbundne parter til en pris, der er <u>under</u> indkøbs- eller fremstillingsprisen. Der henvises i øvrigt til kommentarerne ovenfor til Dansk Erhverv.</p>
-----------------------	--	--

	<p>betegnes ”svig eller unddragelse”.</p> <p>DI anfører, at det ofte er kutume, at medarbejdere kan købe virksomhedens produkter til lavere pris end udsalgsprisen. Ændringen i momsloven vil i yderste konsekvens betyde, at virksomheder ikke engang kan sælge en vare til de ansatte til den udsalgspris, som de normale kunder køber varen til, hvis ikke andre leverandører har tilsvarende pris.</p> <p>DI anfører endvidere, at forslaget betyder forskel mellem den skatte- og momsmæssige behandling af en række personalegoder. Der betales således ikke skat i forbindelse med personaleordninger af begrænset værdi, fx tilskud til kaffe, kantine- og kunstordninger, der kun er til rådighed på arbejdspladsen. Man mener ikke, at der i disse situationer skal ske en ekstra momsbetaling uanset, at prisen er under fremstillingsprisen.</p> <p>DI støtter forslaget om udvidet brug af omvendt betalingspligt, en ønsker en vurdering af de administrative omkostninger for de momsfri virksomheder. Endvidere ønskes oplyst, hvordan en momsfri virksomhed kan opfylde de udenlandske dokumentationskrav om, at sælger ikke er betalingspligt for den danske moms.</p> <p>DI støtter de øvrige ændringer til momsloven, idet man dog gerne vil have hævet grænserne i § 6 og 7 til 100.000 kr. ligesom i § 43.</p>	<p>Det ændrede forslag betyder, at almindelige medarbejderrabatter i f.eks. detailhandlen ikke berøres. Endvidere vil en ansat, der køber en udsalgsvare på linie med almindelige kunder blive anset som en almindelig kunde og i relation til dette salg ikke blive anset som interesseforbunden part – kun hvis medarbejderen ud over tilbudsprisen får en medarbejderrabat og salgsprisen, inkl. medarbejderrabat, ligger under indkøbs- eller fremstillingsprisen, vil normalværdien skulle anvendes.</p> <p>Det skal bemærkes, at der selv efter gældende regler er forskel på skatte- og momsreglerne derved, at gives et personalegode vederlagsfrit til de ansatte beskattes det, men der skal betales ikke moms, hvis virksomheden ikke har taget fradrag ved indkøbet/fremstillingen. Hovedreglen for skat og moms ved salg til ansatte er endvidere sådan, at momsen beregnes af den faktiske pris, mens der skal betales skat af markedsværdien – bortset fra, at der ikke betales noget, når ydelsen har begrænset værdi. Forslaget betyder, at salg til de ansatte skal moms til ”normalprisen”, når salgsprisen er under indkøbs- eller fremstillingsprisen.</p> <p>Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsreguleringen har skønnet, at de administrative byrder ikke er af en størrelse, der giver anledning til at forelægge forslaget for et virksomhedspanel. De konkrete byrder vil blive skønnet i forbindelse med AMVAB opdateringen I efteråret 2008.</p> <p>Forslaget om at hæve grænserne i § 6 og 7 er indarbejdet.</p>
Dansk Told & Skatteforbunds	Skatteudvalget hilser forslagene om	

Skatteudvalg	<p>flymoms og interesseforbundne parter velkommen, idet man anser ændringerne for at betyde en forbedring af retssikkerheden. Endvidere hilser man forslaget om interesseforbundne parter velkomment, idet det forhindre at momsindbetaling minimeres ved at salg til interesseforbundne parter sættes til en kunstig lav pris.</p>	
Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsreguleringen (CKR)	<p>CKR finder de erhvervsøkonomiske konsekvenser opgjort i forslaget dækkende.</p> <p>CKR vurderer, at forslaget indeholder både lettelser og løbende byrder for virksomhederne, men at omfanget heraf dog ikke berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et af økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.</p> <p>Omfanget af de enkelte administrative konsekvenser vil blive opgjort i forbindelse med AMVAB-opdateringen i efteråret 2008 – dog først i efteråret 2009 for de dele af forslaget, der først træder i kraft 1. januar 2009.</p>	
Finansrådet	<p>Finansrådet mener, at forslaget om forhøjet afgiftsgrundlag ved handel mellem interesseforbundne parter er i strid med skattestoppet.</p> <p>Finansrådet mener, at forslaget om forhøjet afgiftsgrundlag ved salg til en interesseforbunden part har ekstra stor betydning for virksomheder med momsfrit salg, som ikke kan modregne en forhøjet moms i udgående afgift. Det nævnes, at forslaget eventuelt vil kunne betyde,</p>	<p>Som det er anført i kommentarerne til Dansk Erhverv ovenfor, er forslaget ændret, således at forhøjet afgiftsgrundlag nu kun foreslås anvendt, når salgsprisen er under indkøbs- eller fremstillingsprisen. Forslaget har hjemmel i nye EU-regler, hvis formål det er at give medlemslandene mulighed for at bekæmpe og forebygge momsunddragelse. At indføre en regel, der forhindrer misbrug af momsreglerne er en berettiget undtagelse fra skattestoppet.</p> <p>Hvis en koncern med momsfri aktivitet (f.eks. en bank) laver it-produktion selv, vil der være tale om momsfri intern leverance. Vælges i stedet at købe ydelserne udefra, vil der være moms på regningen fra it-virksomheden. Dette vil også være tilfældet, hvis et af koncernen ejet it-</p>

	at det ikke vil være effektivt for en koncern f.eks. at samle it-produktion i et selvstændigt selskab.	selskab er sælgeren. Sætter sidstnævnte selskab prisen til koncernen meget lavt (under indkøbs- eller fremstillingsprisen), vil det alene være for at spare momsen. Lovforslaget vil forhindre en sådan momstækning.
Forbrugerstyrelsen	Har ingen bemærkninger.	
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer (FSR)	<p>FSR foreslår, at der i de nye bestemmelser om flymoms anvendes direktivets ord "luftfartøj" i stedet for "fly". Endvidere foreslås, at der sker ikke bruges begreberne "fast og nødvendigt udstyr" i forbindelse med skibe og luftfartøjer, men de lidt mere præcise formuleringer i direktivet.</p> <p>Påpeget fejl i de almindelige bemærkninger vedrørende flymoms.</p> <p>FSR finder, at det en administrativt belastende og retssikkerhedsmæssigt problematisk, at operere med begrebet "normalværdi".</p> <p>FSR kritiserer forslaget om at forhøje afgiftsgrundlaget ved salg til interesseforbundne parter. Man anfører, at forslaget rammer alt salg, hvor medarbejdere har adgang til at købe varer eller ydelser til under "normalværdien", herunder også detailhandlens og industriens medarbejderrabatter.</p> <p>Mener desuden ikke, at det er momsunddragelse at f.eks. en kantine sælger mad til råvareprisen.</p>	<p>Forslaget er indarbejdet, men betyder ikke ændring i praksis.</p> <p>Forslaget er ikke indarbejdet, idet fast og nødvendigt udstyr, der anvendes både i forbindelse med fly og skibe, findes i overensstemmelse med direktivet og er kendte begreber af brancherne.</p> <p>Bemærkningerne er rettet.</p> <p>Direktiv 2006/69/EF, som senere er indarbejdet i moms systemdirektivet, opererer med det nye begreb "normalværdi", og det skal derfor også anvendes i den danske momslov.</p> <p>Forslaget er blevet ændret således, at forslaget kun berører varer og ydelser, der sælges til interesseforbundne parter til en pris, der er <u>under</u> indkøbs- eller fremstillingsprisen. Der henvises i øvrigt til kommentarerne ovenfor til Dansk Erhverv. Dette betyder, at de salg med normale medarbejderrabatter ikke berøres af forslaget.</p> <p>Som omtalt ovenfor forhøjes afgiftsgrundlaget kun for salg, hvor den faktiske pris for maden er under "fremstillingsprisen". I henhold til direktivet skal "normalværdien" bruges i tilfælde af en sådan afgiftsforhøjelse, men som anført specifikt i bemærkningerne til forslaget, skønnes der ikke for kantinesalg at være en sammenlignelig pris på det fri marked, og derfor skal "fremstillingsprisen" anvendes. Denne fremstillingspris er den laveste værdi, der kan anvendes i henhold til direktivet, hvor det fremgår, at i</p>

	<p>FSR anfører, at forslaget betyder forskellige regler på det skatte- og momsmæssige område.</p> <p>FSR savner en regel for, hvordan en køber med delvis fradragsret for moms kan få fradrag for den "ekstramoms" sælger har måtte indbetale.</p> <p>FRS anfører, at forslaget vil ramme idræts- og kulturfaciliteter, hvor udlejer er frivilligt momsregistreret for udlejningen, og hvor prisen for udlejningen blot sikrer, at der ikke er underskud, men hvor fradragsretten ved opførelse af byggeriet m.v. ikke dækkes i flere år. FSR ønsker en overgangsordning, der sikrer at udlejning af fast ejendom, hvor der er indgået kontrakt om lejemålet inden 1. januar 2008 ikke berøres eller alternativt, at udlejning, der ikke er underskudsgivende for udlejer, per definition finder sted til "normalværdien" for et lejemål af den pågældende karakter.</p> <p>FSR støtter forslaget om udvidet omvendt betalingspligt. Det anføres dog, at forslaget vil betyde, at flere 3. landsvirksomheder skal bruge reglerne om momsmodtagelse.</p> <p>FSR mener desuden, at omvendt betalingspligt i forbindelse med kulturarrangementer eller kurser afholdt her i landet af en udenlandsk virksomhed kan skabe en vis forvirring, hvis deltagerne er både</p>	<p>sådanne tilfælde må normalværdien ikke ligge under den afgiftspligtiges udgifter til levering af ydelsen. I fremstillingsprisen indgår derfor foruden råvareomkostninger også lønudgifter.</p> <p>Der henvises til bemærkningerne til dansk Industri ovenfor.</p> <p>Køber har fradragsret efter normale regler for den moms, der står på fakturaen over købet. Momsbekendtgørelsen indeholder detaljerede fakturaregler og heraf vil fremgå, at sælger kan skrive det fulde momsbeløb på fakturaen, som er beregnet på baggrund af afgiftsgrundlaget for salget. Det vil sige, at "ekstramomsen" vil kunne faktureres til kunden.</p> <p>Forslaget berører ikke tilfælde, hvor der ske frivillig momsregistrering for udlejning af fast ejendom, da der kun gives tilladelse til erhvervmæssig udlejning. På denne baggrund skønnes en særlig overgangsordning ikke nødvendig.</p> <p>I EU regi arbejdes for øjeblikket på at forenkle reglerne om momsmodtagelse for virksomheder i andre EU-lande, der ikke er momsregistreret i landet, hvor de har momsbelagte udgifter.</p> <p>Det skønnes væsentligt, at de nye regler gælder i alle situationer, da det vil give den størst mulige klarhed. Information om de nye regler vil blive gjort tilgængelige for såvel udenlandske som danske</p>
--	--	---



	<p>danske og udenlandske virksomheder.</p> <p>FSR støtter at værdigrænsen for investeringsgoder forhøjes, men anmoder om en overgangsordning på linie med den ordning, der var i kraft i forbindelse med den seneste ændring i 1996.</p>	<p>virksomheder.</p> <p>Der var ikke en overgangsordning indbygget i loven i 1996, og overgangen til nye regler vil svare til ved den seneste forhøjelse.</p>
Foreningen Danske Revisorer	Har ingen bemærkninger.	
Foreningen Registrerede Revisorer (FRR)	FRR's høringssvar er stort set enslydende med høringssvaret fra Dansk Erhverv.	Der henvises til kommentarerne til Dansk Erhverv ovenfor.
Forsvarsministeriet	Forsvaret bemærker, at det fremgår af bemærkningerne, at forsvaret som statsinstitution fortsat kan få momsfri leverancer af fly m.v. Forsvaret ønsker, at dette fremgår direkte af loven.	Det fremgår af forslaget til ny § 34, stk. 1, nr. 13.
GA-Branceforeningen (GAB)	GAB mener, at forslaget om at lægge moms på flysalg, udlejning, salg af fast udstyr samt reparation og vedligeholdelse vil være en katastrofe for erhvervslivet inden for GA (al flyvning uden for de større luftfartsselskaber). Der vil især ske tilbagegang/stop for flysalg og reparationer udført for udenlandske kunder, med deraf mistede arbejdspladser og afledede tab af skatteindtægter, som GAB ikke mener indgår i forslagets provenuberegninger.	Selv om der kommer moms på leveringer af og til fly – bortset fra til luftfartsselskaber, der hovedsagelig flyver i udenrigstrafik – vil salg og udlejning af fly samt reparationer m.v. af disse til momspligtige kunder ikke blive berørt af forslaget, fordi kunderne har fradragsret for købsmomsen. Lovforslaget vil alene berøre salget til private kunder og ikke-momspligtige virksomheder uden fradragsret. Efter momsreglerne er det desuden sådan, at en ikke momspligtig virksomhed skal betale dansk moms ved køb af varer fra en virksomhed i et andet EU-land, når den samlede årlig værdi er over 80.000 kr. Det vil således ikke være muligt for danske virksomheder at købe nye fly eller værdifulde reservedele fra andre EU-lande uden betaling af dansk moms. For så vidt angår salg af fly (varer) til private i andre EU-lande er det således, at dansk moms kan bruges så længe en virksomhed sælger for mindre en ”fjernsalgsgrænsen” i det andet EU-land – overstiger salget denne grænse, som skal ligge mellem ca. 280.000 og 750.000 kr., skal virksomheden momsregistreres og betale moms i købers land. Dette gælder dog ikke, hvis kunden selv kommer til Danmark, køber varen og selv transporterer den

	<p>GAB anføre, at i hvert fald ét EU-land har momsfrihed for større fly og mener derfor også Danmark kan bibeholde momsfriheden.</p> <p>GAB mener, af forslaget er i strid med skattestoppet, uanet at ændringerne foretages med baggrund i krav fra EU.</p> <p>GAB anfører, at den i forvejen meget dyre uddannelse til trafikpilot vil stige med næsten 25%, da brugen</p>	<p>ud af landet – dette vurderes at være det normale ved salg af fly til private i andre lande. Momsreglerne for udlejning betyder derimod, at lejen pålægges moms i udlejers land. Der forhandles imidlertid for øjeblikket om et forslag, der vil betyde, at lejen skal betales i kundens land. Det er således korrekt, at der hidtil på grund af den danske særregel med 0-momssats har været mange <u>private</u> udlændinge som er kommet til Danmark og har købt og fået vedligeholdt deres fly efter danske regler – og denne handel forventes stort set at falde væk. Det forventes dog, at mange af de danske private ejere af fly fortsat vil få deres fly vedligeholdt og repareret i Danmark selv om prisen herpå stige med 25 %, idet der kun vil være momsforskellen at spare ved køb i andre EU-lande. Det skal anføres, at brændstof til flyene allerede er med moms efter gældende regler. Det forventes desuden, at den nuværende lave ledighed i Danmark betyder, at overskudsarbejdskraft i branchen hurtigt vil finde anden beskæftigelse.</p> <p>Lovforslaget fjerner GA branchens særstilling i Europa og stiller således branchen lige med tilsvarende branche i andre EU-lande.</p> <p>GAB anfører, at ét EU-land har en momsfritagelse lidt lig den gældende danske. Dette er korrekt, men det er dog sådan, at har dette land ikke en helt særlig EU-tilladelse, skal det også med baggrund i EU-dommen (Cimber Air dommen) ændre regler og tilpasse sig EU-reglerne. Skatteministeriet har rettet henvendelse til det pågældende EU-land herom.</p> <p>Forslaget anses for undtaget fra skattestoppet, fordi de foreslåede ændrede regler er nødvendige for, at de danske regler kan blive EU-medholdige.</p> <p>Det er allerede i dag momspligtigt at tage et certifikat til privatflyvning. Det vil sige, at forslaget berører ikke denne</p>
--	--	---

	<p>af fly er det bærende i uddannelsen. Mange skoler har indgået aftaler med elever, og det vil være aftalebrud at justere elevpriserne. Nordens største flyskoler ligger i Danmark, men skolerne kan ikke leve med forhøjede omkostninger på 25 %.</p> <p>GAB er bekymrede for, at forslaget om moms på fly m.v. vil betyde pilotmangel.</p> <p>GAB mener, at mindre selskaber, der flyver til øerne vil blive så hårdt ramt, at serviceniveauet falder eller falder helt væk.</p> <p>GAB er af den opfattelse, at med</p>	<p>uddannelse, da skolerne har fradrag for indkøbsmoms. Trafikpilotuddannelsen er derimod momsfritaget og skolerne vil ikke have fradrag for den købsmoms, der med forslaget komme på fly, flyenes faste udstyr og deres reparation og vedligeholdelse. Det er rigtigt, at netop disse udgifter er store for en flyskole, men skolens omkostninger til uddannelsen stiger dog ikke med 25%, idet udgifter som brændstof, edb-udstyr, husleje, bøger m.v. allerede i dag er momsbelagte og indgår i skolernes elevpriser. GAB anfører, at Nordens største flyskoler ligger i Danmark, men dette har baggrund i de gældende danske særregler. Med lovforslaget bliver skolerne stillet konkurrencemæssigt lige for så vidt angår momsforhold med tilsvarende skoler i de øvrige EU-lande. Det skal endvidere anføres, at hører en flyskole ind under et flyselskab, der hovedsagelig flyver i udenrigstrafik, vil selskabet kunne få momsfri leveringer også af og til flyene anvendt til uddannelsesbrug. For at undgå at skolerne kommer til at lide tab i forbindelse med allerede indgåede aftaler og/eller at der kommer prisstigninger for allerede optagne elever, er der i forslaget indsat en overgangsbestemmelse, således at flyskoler kan fortsætte med at få leveret fly, fast udstyr til fly og reparationer og vedligeholdelse momsfrit frem til udgangen af 2009, såfremt udgifterne vedrører undervisningen.</p> <p>Flyselskaber, der ikke flyver hovedsageligt i udenrigstrafik, vil efter forslaget ikke længere kunne få leveret fly m.v. momsfrit (f.eks. brændstof er allerede momspligtigt). Det skønnes, at sådanne selskaber enten vil kunne fortsætte flyvningerne med ca. 10% stigende billetpriser, eller der vil ske en omorganisering, sådan at ruterne overtages af andre selskaber (der flyver hovedsageligt i udenrigstrafik).</p> <p>Det skønnes ikke, at forslaget har</p>
--	---	---

	<p>moms på flykøb vil flyflåden blive ældre, hvilket vil påvirke både miljø og flysikkerhed negativt.</p> <p>GAB ønsker lovændringen udsat.</p> <p>Alternativt ønskes en overgangsperiode på f.eks. 3 år så en arbejdsgruppe med repræsentanter fra branchen kan finde en løsning, der ikke ødelægger GA branchen og branchen som sådan kan nå at indrette sig.</p>	<p>nævneværdige miljømæssige konsekvenser, og da det desuden vurderes, at flyejere er særdeles opmærksomme på sikkerhed, skønnes forslaget heller ikke at have sikkerhedsmæssige konsekvenser.</p> <p>Efter den tabte sag ved EU-domstolen i 2004 har den nødvendige lovændring været udsat indtil den nationale retssag – som EU-forelæggelsen var en del af – blev afgjort. Dette har EU-Kommissionen været informeret om. Retssagen er nu afsluttet og lovændringen påkrævet.</p> <p>Det skønnes ikke, at en dialog med branchen vil kunne føre til andre måder at ændre momsreglerne på, så de bringes i overensstemmelse med EU-reglerne. GAB's forslag om en lang og bred overgangsordning er ikke imødekommet, men da flere virksomheder i høringssvar har anført (jf. nedenfor), at de har indgået kontrakter om salg af fly og fast udstyr til fly med levering efter 1. januar 2008, foreslås det bestemt, at hvis der er indgået en sådan skriftlig kontrakt før 1. januar 2008 til levering i 2008, vil de gældende regler om momsfri levering kunne anvendes.</p>
Erhvervsflyvningens Sammenslutning	<p>Det anføres, at uddannelsen til trafikpilot rammes hårdt af forslaget, og indstiller, at trafikflyveskolerne får fuld fradragsret for købsmomsen. Alternativt anmodes om en overgangsordning.</p> <p>Desuden anføres, at der vil komme nedgang i antal fly m.v. og risiko for firmalukninger.</p> <p>Har i øvrigt en sproglig bemærkning.</p>	<p>Det foreslås, at flyskolerne i en overgangsordning på 2 år kan fortsætte med at få momsfri indkøb af fly m.v., jf. kommentaren ovenfor til GAB.</p> <p>Der henvises til kommentarerne ovenfor til GAB.</p> <p>Er indarbejdet i forslaget.</p>
Kongelig Dansk Aeroklub (KDA)	<p>KDA anser forslaget for uheldigt og skadeligt for flybranchen. Det anføres, at salg af fly, vedligeholdelse og reparationer af fly til udenlandske kunder vil stoppe og mange danskere vil købe fly og få dem vedligeholdt m.v. i f.eks. Tyskland og Sverige, som har lavere</p>	<p>Som det anføres i kommentaren til GAB ovenfor er den danske særregel om momsfri levering af fly til private og virksomheder i strid med EU-reglerne og kan ikke opretholdes. Forslaget bevirker, at de danske regler bliver lig dem i andre EU-lande. Det er korrekt, at nogle lande har lavere</p>

<p>AOPA Danmark (Aircraft Owners and Pilot Association)</p>	<p>momssats. Forslaget vil derfor medføre mindre eksport og stigende import.</p> <p>Det anføres, at forslaget vil ramme flyskoler og give pilotmangel. Også faldskærmsudspringere og sværeflyvepiloter vil få øgede omkostninger.</p> <p>DKA mener, at da persontransport er momsfritaget og private fly anvendes på lige fod med rutefly, bør privatfly ikke belægges med moms.</p> <p>Organisationen kritiserer forslaget, som man mener har stærkt negative konsekvenser for luftfarten i Danmark og anfører samme argumenter mod forslaget som GAB.</p> <p>Herudover anføres, at momsfritagelsen for salg, udlejning, reparation m.v. af fly hænger sammen med den danske momsfritagelse for persontransport og mener, at man skal vente med at lave ændringer, til der kommer fælles EU regler på området.</p>	<p>momssats end Danmark, men det skal dog anføres, at også i Sverige er momssatsen på 25 %.</p> <p>Der indføres overgangsordning på 2 år for salg til flyskoler, jf. kommentaren ovenfor til GAB.</p> <p>Al persontransport er momsfritaget, hvilket efter det normale momsprincip betyder, at der ikke er fradragsret til købsmoms. Private personer har under ingen omstændigheder fradragsret og der er også moms på bilkøb og reparationer selv om f.eks. taxakørsel er momsfri personbefordring.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til GAB ovenfor.</p> <p>Der <i>er</i> allerede en fælles EU-reglen for personbefordring - nemlig momspligt. Den danske momsfritagelse på det område er en særlig regel, som vi har lov til at have. Foruden Danmark har kun Irland momsfritagelse på personbefordring.</p> <p>Når en aktivitet er momsfritaget, er det normal <i>ikke</i> ensbetydende med, at input til aktiviteten er momsfritaget. Hovedreglen er, at der skal betales moms af indkøb og da virksomheden selv er momsfritaget ved salget, så er der ikke fradragsret for mosen af indkøbet. Endvidere skal anføres, at fordi forslaget hovedsagelig fordyre salg mv. til private kunder, der under ingen omstændigheder har fradragsret for købsmoms, vil det ikke være til nytte at indføre moms på personbefordring.</p>
<p>Dansk Sværeflyver Union (DsvU)</p>	<p>Mener ikke, at der er reelle argumenter for at indføre de foreslåede ændring af momsreglerne for levering af fly m.v. Kritiserer forslaget for kun at have negative</p>	<p>Forslaget er nødvendigt for at de danske momsregler på området bliver i overensstemmelse med EU-reglerne. Indkøb af og til sværefly er allerede i dag momspligtigt, og forslaget har</p>

<p>Dansk Motorflyver Union (DMU)</p>	<p>konsekvenser for udviklingen af dansk luftfart. Anfører specielt, at blandt andet DSvU's aktiviteter er vigtige led i "fødekæden" til dansk kommerciel luftfartsindustri. Forslaget vil virke stærkt hæmmende på denne "fødekæde" og det må forudses at dansk luftfartsindustri vil få endnu vanskeligere ved at skaffe kvalificeret arbejdskraft.</p> <p>Anfører, at fly anvendes til persontransport, som er momsfrataget i Danmark. Finder det urimeligt, at transport mellem samme to steder pålægges forskellig moms – moms frit, hvis det er rute-fly og momspligtigt i private fly.</p>	<p>alene betydning idet f.eks. de fly, der trækker svæveflyene op, får større omkostninger og dermed bliver dyrere at anvende. For så vidt angår svæveflyverklubber henvises til kommentaren nedenfor under "private flyejere m.v."</p> <p>Persontransport er momsfrataget i Danmark for alle transportmidler. Imidlertid kan man ikke tale om hverken momspligtig eller ikke momspligtig i forbindelse med privatpersoners aktiviteter, hvor der ikke opkræves noget vederlag. Hidtil har virksomheder der sælger fly, reparationsydelser m.v. kunne sælge uden at lægge moms på regningen til private. Efter forslaget skal der moms på – dette har intet med momsfratagelsen for personbefordring at gøre. Der er også moms på bilkøb og reparationer selv om f.eks. taxakørsel er momsfri personbefordring.</p>
<p>Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder (ADF)</p>	<p>Anfører desuden, at det vil være administrativt besværligt at skelne mellem flys private brug og erhvervsmæssige brug.</p> <p>Anfører, at forslaget vil medføre mangel på piloter, faldende eksport og dårligere flysikkerhed.</p> <p>Foreningen anfører, at forslaget vil medføre øjeblikkelig prisstigning på af privat og firmaflyvning, samt indenrigsflyvning. Det vil for flyværkstederne betyde tab af kunder og drastisk faldende omsætning. Ligeledes vil flyskolerne blive ramt negativt. Det anføres desuden, at tab af arbejdspladser vil have negativ nationaløkonomisk effekt og anser desuden forslaget for uforeneligt med skattestoppet. Foreningen ønsker en 5-årig</p>	<p>Mange erhvervsvirksomheder er vant til at udsondre privat anvendelse af varer og ydelser fra den erhvervsmæssige anvendelse.</p> <p>Der henvises til kommentarerne ovenfor til GAB.</p> <p>Det er korrekt, at priserne vil stige med 25 %, men dette vil kun have økonomisk betydning for salg til private, ikke-momsregistrerede virksomheder samt luftfartsselskaber, der ikke hovedsagelig flyver i udenrigstrafik. Flyværksteder vil givetvis tabe omsætning, idet moms af reparations- og vedligeholdelsesydelser betales i det land, hvor ydelserne udføres. Der henvises i øvrigt til kommentarerne ovenfor til GAB, hvor det fremgår, at der indføres</p>

<p>DANSAM</p>	<p>overgangsperiode.</p> <p>Sammenslutningen mener, at forslaget om ændrede regler for salg af fly m.v. bør tages af bordet, idet det vil få store negative konsekvenser for hele GA branchen.</p>	<p>overgangsordning på 2 år for flyskoler og for kontrakter indgået før 1. januar 2008 om salg af fly og fast udstyr til levering i 2008.</p> <p>Der henvises til kommentarerne ovenfor til blandt andet GAB.</p>
<p>Flyskoler, pilotelever m.v.:</p> <p>Center Air Pilot Academy (GAB)</p> <p>Copenhagen Air Taxi (GAB)</p> <p>Danish Aviation College (GAB)</p> <p>Flyskolen Billund Air Center A/S (GAB)</p> <p>Danfly Aviation ApS (GAB)</p> <p>Bent Esman Pedersen (GAB)</p> <p>Claus Nørgaard</p> <p>Thomas Lindekilde Hansen (GAB)</p>	<p>Anfører, at forslaget om at momsbelægge bl.a. flykøb og udstyr samt reparation og vedligeholdelse af flyene vil betyde en væsentlig fordyrelse af den momsfri trafikpilotuddannelse – som normalt tager ca. 2-3 år. Det nævnes, at udlandet ikke har samme omkostninger – herunder gebyrer - og at der vil blive færre, der søger uddannelse i Danmark.</p> <p>Flere anfører, at der er indgået kontrakter med elever og prisændring vil være kontraktbrud.</p>	<p>Lovforslaget indfører de samme regler på området, som der allerede i dag finde i andre EU-lande, hvor der ikke gives momsfrie leveringer.</p> <p>Der henviser til kommentaren ovenfor til GAB, herunder indførsel af en 2-årig overgangsperiode.</p>
<p>Flyselskaber:</p>	<p>Virksomhederne er generelt set bekymrede for, at de foreslåede regler vedrørende moms på fly m.v. vil føre til, at de som ikke flyver hovedsageligt i udenrigstrafik vil få svært ved at fortsætte driften.</p>	<p>En del af virksomhedernes indkøb er allerede efter gældende regler belagt med moms, herunder f.eks. brændstof, startafgifter og indkøb til kontorhold. Endvidere har virksomhederne udgifter til løn, husleje m.v., som indgår som en del af omkostningerne. Det skønnes, at det nye forslag alt andet lige vil bevirke en 10 % stigning i billetpriserne hos ”indenrigsflyselskaberne.</p>
<p>Cimber Air</p>	<p>Cimber Air støtter at momsloven nu ændres, således at den bringes i overensstemmelse med EU-reglerne. Man mener dog, at det i selve loven skal fastslås klart, hvad ”hovedsageligt i udenrigstrafik” eller ”mærkbart mindre i indenrigstrafik” betyder, og hvilke parametre der skal indgå ved bedømmelsen heraf. Man er af den opfattelse, at hverken momssystemdirektivet eller EU-dommen giver belæg for at fastslå, at udenrigstrafikken skal være på</p>	<p>Det medgives, at hverken momssystemdirektiv eller EU-dommen giver en entydigt afgrænsning mellem ”udenrigsflyelskab” og ”indenrigsflyelskab”. 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. Cimber Air’s forslag om at, der er tale om et udenrigsflyelskab, når 52,5 pct. af flyvningerne er udenrigsflyvninger,</p>

	<p>mindst 2/3, således som det fremgår af forslaget. Cimber Air vurderer, at det vil være mest korrekt at fastslå, at udenrigstrafikken skal være 10% større end indenrigstrafikken, svarende til mindst 52, 5 % udenrigstrafik.</p> <p>Cimber Air vurderer desuden, at det er administrativt besværligt, at alle relevante parametre skal indgå i bedømmelsen. Man mener, at det væsentligste er omsætningen, og at det vil være i overensstemmelse med såvel direktiv og dom kun at bruge det ene parameter.</p>	<p>skønnes imidlertid ikke helt at opfylder EU-domstolen fortolkningsbidrag om, at et indenrigsflyselskab skal flyve ”mærkbart mindre” i indenrigstrafik. Forslaget er imidlertid ændret, således at et udenrigsflyselskab kun skal flyve mere end 55 pct. i udenrigstrafik.</p> <p>Det er op til medlemslandene at fastsætte, hvilke parametre der er relevante og skal indgå i bedømmelse, dog nævnes omsætningen som et væsentligt parameter. Det anses for væsentligt at indføre enkle og administrerbare regler, der medtager de parametre som er væsentlige. Omsætning er naturligvis væsentlig., men det vurderes også, at antal fløjne kilometer er meget væsentlig. Det indsættes i lovbestemmelsen, at disse to parametre er afgørende.</p>
Nordic Aviation Contractor A/S (NAC)	NAC mener, at lovændringen om nye regler for flymoms er forhastet og påpeger, at det vil få negative konsekvenser for danske flyværksteder og flyskoler. NAC efterlyser desuden en præcision af, hvorledes bestemmelsen om, at flyselskaber, der mod betaling flyver hovedsageligt i udenrigstrafik skal administreres.	<p>Vedrørende flyværksteder og flyskoler henvises blandt andet til kommentarerne til GAB ovenfor.</p> <p>Flyselskaber, der på baggrund af omsætning og antal fløjne kilometer flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik skal én gang årligt indsende oplysninger herom til SKAT, som opfører selskabet på en liste, der løbende revideres. Listen danner grundlag for leverandørernes momsfrif leveringer til selskaberne. Disse bestemmelser vil fremgå af bekendtgørelsen om momsloven.</p>
Helenia Helicopter Service ApS (GAB)	Helenia er nystartet virksomhed med helikopterservice i Region Syddanmark, og anfører, at man vil få vanskeligheder med at opnå positivt driftsresultat med det nye forslag om moms på leveringer af og til fly. Man mener, at det er i strid med ånden i EU-reglerne at indføre regler, der er til hinder for, at mindre virksomheder kan startes og udvikles.	Som anført ovenfor skønnes forslaget at medføre ca. 10% stigende salgspriser for indenrigsflyselskaberne. Markedet for helikopterflyvning i Region Syddanmark skønnes ikke at være i direkte konkurrence med større ruteflyselskaber. De foreslåede regler bevirker, at de danske regler bringes i overensstemmelse med EU-reglerne.
Starling Air (GAB)	Starling Air betjener det sydfynske øhav og mener, at øgede	Som omtalt ovenfor skønnes omkostningerne kun forøget med ca.



Copenhagen Air Taxi (GAB)	<p>omkostninger på 25 % vil være ødelæggende for virksomheden. Det anføres, at man burde kunne få momsfradrag som andre virksomheder.</p> <p>Copenhagen Air Taxi (CAT) flyver taxaflyvning både indenlandsk og til udlandet samt rutetaxaflyvning til Anholt og Læsø. CAT mener ikke, at man har mere end 2/3 flyvninger til udlandet og vil derfor blive berørt negativt af de foreslåede regler.</p> <p>CAT mener, at det kan blive nødvendigt for de danske selskaber at købe fly i udlandet, hvor momssatsen er lavere. Det kan også være, at flyparken bliver ældre. CAT forudser, at forslaget som helhed vil bevirke tab af mange danske arbejdspladser.</p>	<p>10 %. Da personbefordring er momsfritaget i Danmark – dvs. selve flyvningerne foretages momsfrit – har flyselskaberne ikke fradragsret for købsmoms. At virksomheder med momsfri aktiviteter ikke har fradragsret for købsmoms er et af grundprincipperne i momssystemet, som ikke kan fraviges.</p> <p>Forslaget er ændret således, at et luftfartsselskab kun skal flyve mere end 55 pct. i udenrigstrafik for at kunne få momsfri leveringer af og til sine fly, jf. kommentaren til Dansk Industri og Cimber Air ovenfor. Det skal understreges, at forslaget ikke vil kræve, at et selskab har mere end 55 pct. af sine flyafgange til udlandet. Det foreslås, at det bliver omsætningen og antal fløjne kilometer, der skal indgå i beregningen. Da Danmark geografisk er meget lille, vil en enkelt afgang fra f.eks. Roskilde lufthavn til Berlin tælle langt mere end en tur til Anholt.</p> <p>Der henvises til kommentaren til GAB ovenfor om, at reglerne for salg af nye fly betyder, at momsen skal betales i købes land, når køber er en virksomhed.</p>
Baltic Air Service ApS (GAB)	<p>Virksomheden, som blandt andet driver rundflyvning på Bornholm, kritiserer forslaget og mener, at en gennemførelse vil lukke virksomheden.</p>	<p>Rundflyvning er momsfritaget som personbefordring, og virksomheden vil derfor ikke have fradragsret for købsmomsen på fly, fast udstyr, reparation og vedligeholdelse. Imidlertid har virksomheden hele tiden haft en del indkøb med moms og alt andet lige forslaget skønnes at bevirke, at rundflyvningsydelsen vil skulle stige med 10 %. Der skønnes stadig at være kundegrundlag for den slags flyvninger.</p>
Danish Air Survey ApS	<p>Et firmafly anvendes i mindre luftfartsvirksomhed, og det anføres, at den omkostningsforøgelse forslaget medfører vil lukke mange mindre luftfartsvirksomheder.</p>	<p>Det er ikke til at se af høringssvaret, hvad flyet anvendes til. Der henvises til kommentarerne til GAB og de øvrige luftfartsvirksomheder ovenfor.</p>

<p>Air Alsie A/S</p>	<p>Anfører, at firmaet har oprettet kontrakter på opgaver i 2008 og 2009 og da priserne ikke kan ændres, vil firmaet få et indtægtstab, som det ikke kan bære.</p> <p>Flyselskab, der bl.a. har ambulanceflyvning også for enkelt personer. Tilslutter sig GAB's høringssvar.</p>	<p>Det fremgår ikke, hvor meget selskabet flyver i udenrigs-henholdsvis indenrigstrafik. Hvis selskabet vil kunne betegnes som udenrigsflyselskab, kan også indkøb til indenrigsfly fås uden moms. Under alle omstændigheder er det ikke selve flyvningerne, der pålægges moms, og ambulanceflyvning er momsfri persontransport.</p> <p>Der henvises i øvrigt til kommentarerne til GAB ovenfor.</p>
<p>Virksomheder, der sælger eller udlejer fly og/eller sælger reservedele og udfører reparation:</p>	<p>Generelt: Virksomhederne kritiserer, at der indføres nye momsregler, der bevirker at der fremover skal betales 25 % moms af salgs- eller udlejningsprisen samt af vedligeholdelse og reparation.</p>	<p>Salg og udlejning af fly, salg af reservedele m.v. samt reparation og vedligeholdelse af fly har altid været en momspligtig virksomhed, men Danmark har haft en 0-momssats, således at virksomhederne kunne sælge deres varer og ydelse momsfrit <u>og</u> have ret til fradrag af købsmoms. EU-Domstolen har afgjort, at kun udenrigsflyselskaber kan have denne 0-sats og dermed har Danmark med urette givet andre virksomheder lov til at benytte 0-momssats. Dommen bevirker, at momsloven skal ændres, således at salg, udlejning af fly m.v. og reparationer m.v. på linie med salg og udlejning af alle andre varer bliver normal momspligtig virksomhed med normal momssats. Denne regel vil svare til reglen i andre EU-lande.</p> <p>På grund af, at virksomhederne har haft fradrag for al købsmoms, vil forslaget øge omkostningerne med 25 %. Momsen lægges på prisen og er kunden en momsregistreret virksomhed, der bruger flyet i denne virksomhed, vil momsen kunne fratrækkes som købsmoms og forslaget har derfor ingen økonomisk betydning. Desuden vil der fortsat kunne ske momsfri levering til luftfartsselskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigstrafik. Er kunden privatperson</p>

<p>Bang Leasing ApS</p>	<p>Bang Leasing anfører bl.a., at momsreglerne for fly bør være ens i alle EU-lande og at der bør indføres en lang overgangsordning.</p>	<p>eller moms fritaget virksomhed skønnes momsen hovedsageligt overvæltet på denne.</p> <p>For grænseoverskridende salg og udlejning af fly henvises til kommentaren ovenfor til GAB.</p> <p>Forslaget har netop til formål, at bringe de danske regler på linie med reglerne i andre EU-lande. Det foreslås, jf. kommentarerne ovenfor til GAB, at der indføres en overgangsordning på 2 år for salg til flyskoler samt, at kontrakter om salg indgået før 1. januar til levering i 2008 kan foregå efter gældende momsregler.</p>
<p>Jensen Aircraft (GAB)</p>	<p>Jensen Aircraft udlejer bl.a. fly til flyskoler og anfører, at moms på udlejningen vil betyde stigende priser for pilotuddannelserne. Man mener, at det betyder, at ingen vil tage flycertifikat i Danmark mere, men i stedet tage i det i udlandet.</p>	<p>Der er i forslaget indsat en overgangsbestemmelse som bevirker, at der til flyskoler kan leveres momsfrit indtil udgangen af 2009, jf. kommentaren til GAB ovenfor. Herudover skal bemærkes, at flyskolerne er momspligtige af uddannelsen til privatpilot og dermed har fradragsret for købsmoms til denne uddannelse, hvilket bevirker, at det ikke bliver dyrere at tage privatpilot certifikatet i Danmark end det er i dag. Endelig skal bemærkes, at der også i de øvrige EU-lande er moms på udlejning af fly til flyskoler og reglerne vil således komme til at svare til reglerne i andre EU-lande.</p>
<p>Aircraft Leasing APS (GAB)</p>	<p>Aircraft Leasings høringssvar er stort set identisk med GAB, jf. ovenfor.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til GAB, jf. ovenfor.</p>
<p>OY-BGC i/s ved Finn Kryger Winkel OY-BGC i/s ved Søren Stenderup</p>	<p>OY-BGC i/s anfører i 2 høringssvar, at man lejer fly ud til Roskilde flyklub, og at 25 % øgede timepriser for leje af fly vil føre til mindre efterspørgsel og dermed mindre indtjening – eller endnu højere timepriser for at sikre samme indtjening. Da mange privatpiloter før og under videreuddannelse til trafikpilot lejer flyene til at øve sig, vil de stigende priser fordyre uddannelsen og føre til fald i personer, der tager</p>	<p>Det kan ikke udelukkes, at øgede udlejningspriser vil medføre et fald i efterspørgslen og derved, at de enkelte piloter flyver mindre. Der er imidlertid på grund af hensyn til flysikkerheden krav om, hvor mange flytimer en pilot skal have årligt for at bevare sit certifikat og forslaget skønnes derfor ikke at berøre flysikkerheden. Det er ikke muligt efter EU-reglerne at indføre nedsat moms på udlejning af fly eller salg af fly, flyreparation og vedligeholdelse mv.</p>

Liberty Europe ApS (GAB)	<p>trafikpilotuddannelsen. Man er desuden bekymret for, at privatpiloter flyver mindre og derved mindskes trafiksikkerheden. Kan lovændringen ikke undgås anbefaler man, at der indføres en lavere momssats.</p> <p>Liberty Europa ApS importerer usamlede fly fra USA, samler og tester dem og sælger dem til kunder i Europa. Man frygter, at virksomheden lukkes i Danmark og flyttes til England, hvor der er 0-sats for salg af visse fly.</p>	<p>Idet det antages, at kunderne til virksomhedens fly er privatkunder, skønnes det korrekt, at en del af denne virksomhed vil falde væk, jf. kommentaren ovenfor til GAB. Vedrørende de engelske forhold henvises til kommentaren til GAB ovenfor.</p>
Diamond Aircraft DK (GAB)	<p>Diamond Aircraft DK sælger fly på det private europæiske marked og anfører, at man forventer forslaget vil få markedet til at falde væk. Man anfører, at der er indgået kontrakter om flysalg til senere levering og ønsker overgangsordning på 2 –3 år. Mener ikke, at lovændringen skal foretages før England har ændret regler også.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Liberty Europe ApS og GAB ovenfor.</p> <p>Vedrørende overgangsordning henvises til kommentaren til GAB om, at er der indgået kontrakt om flysalg før 1. januar 2008 med levering i 2008 kan der ske momsfrit salg. UK skal ligesom andre EU-lande have regler, der er i overensstemmelse med EU-reglerne, hvilket betyder, at har UK ikke en særligt godkendt undtagelse skal deres regler ændres, jf. kommentaren til GAB.</p>
Diamond Aircraft UK (GAB)	<p>Diamond Aircraft UK, som sælger fly, reservedele, reparationer m.v., er bekymret over ændringen af de danske regler. Virksomheden har planlagt at indgå kontrakt med danske virksomheder om udskiftning af flymotorer og ønsker klarhed over de danske regler.</p>	<p>UK har ligesom Danmark den særlige 0-momssats på salg af visse fly, reservedele m.v. Salg af fly m.v. til <u>virksomheder</u> i andre EU-lande er momspligtigt i købers land og med de nye regler vil det ikke være fordelagtigt for danske virksomheder, at købe i andre EU-lande. Er der tale om udskiftning af motorer på danske fly skønnes det sandsynligt, at denne vil blive foretaget af en dansk virksomhed.</p>
<p>Air Service</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- International A/S, Billund og Padbord samt</li> <li>- Aircraft Maintenance, Vamdrup (GAB)</li> </ul>	<p>Air Service sælger helikoptere og vedligeholder mange flytyper og mener, at salget efter lovændringen vil flytte til Tyskland som kun har 19 % moms. Ønsker en lang overgangsfrist så man kan flytte virksomheden til Tyskland. Endvidere har virksomheden</p>	<p>Salg af fly og større reservedele til virksomheder belægges med dansk moms uanset, hvor sælger er etableret, jf. kommentaren til GAB, og det må derfor skønnes, at kun salg til private berøres. Reparation og vedligeholdelsesydelser på fly momsbes i det land, hvor ydelsen udføres og</p>

	<p>”udestationer”, hvor vedligeholdelse m.v. foretages i udlandet.</p>	<p>derfor er arbejde udført af ”udestationerne” allerede i dag momspligtigt i de lande, hvor arbejdet udføres. Efter forslaget kan der være mange kunder, der beslutter at få reparationer og vedligeholdelse udført f.eks. i Tyskland – både private og flyselskaber, der ikke hovedsageligt flyver i udenrigstrafik, idet personbefordring er momspligtig i Tyskland og virksomhederne derfor har fradragsret for momsen. Etablering af flere ”udestationer” kan være en mulighed for virksomheden. Salg af fly m.v. til flyskoler kan med forslaget sælges momsfrit indtil udgangen af 2009, jf. kommentaren til GAB. Overgangsordning for salg af reparations- og vedligeholdelsesydelser til andre end flyskoler er ikke imødekommet.</p>
<p>Nordisk Business Aircraft ved Gorrissen Fredererspiel Kirkegaard</p>	<p>Virksomheden leverer hovedsageligt fly til erhvervsvirksomheder, men har indgået kontrakt med en privatkunde om salg af et fly, der først leveres i 2008. Man ønsker en overgangsordning, således at kontrakter indgået i tiltro til gældende regler ikke berøres.</p>	<p>Ønsket om en overgangsordning for kontrakter oprettet før 1. januar 2008 med levering i 2008 er imødekommet, jf. kommentaren til GAB ovenfor.</p>
<p>CAM (GAB)</p>	<p>Virksomheden, som vedligeholder fly, heraf ca. 80 % for udenlandske kunder, frygter, at denne eksport til udlandet falder væk med forslaget, fordi de udenlandske kunder vil få vedligeholdt deres fly i lande med lav momssats. Dette vil føre til tab af arbejdspladser og færre steder de unge flymekanikere kan få erfaring. Virksomheden har indgået kontrakter og ønsker lang overgangsordning.</p>	<p>Forholdene for flyvedligeholdelse er kommenteret i relation til Air Service ovenfor, hvortil der henvises.</p>
<p>F. O. Flyveservice(GAB)</p>	<p>Virksomheden sælger flymotorer, som i overvejende grad bruges i mindre fly, som ofte anvendes af nye piloter. Man mener, at fordyrelsen af flyene vil betyde nedgang i salget og mindre tilgang af nye piloter.</p>	<p>Der laves en overgangsordning på 2 år til salg til flyskoler og nye piloter vil stadig have brug for skoling ved flyvning i flyklubbers fly. På lidt længere sigt skønnes antallet af piloter under uddannelse i Danmark at stabilisere sig på et lidt lavere niveau end i dag.</p>

	<p>Virksomheden sælger endvidere produkter til beklædning af fly og har en udbredt handel til nabolandene. Med moms på salget frygtes, at denne aktivitet vil falde bort.</p>	<p>Som omtalt i blandt andet i kommentaren til GAB, hvortil der henvises, betyder gældende regler, at salg til virksomheder af varer i overvejende grad momses i det land, hvor køber er etableret og forslaget vil derfor ikke berører dette salg. Salget til private af fly og andre varer til fly er kommenteret ovenfor blandt andet i kommentaren til GAB.</p>
European Flight Technology (EFT)	<p>Hvis lovforslaget gennemføres ønskes lang overgangsordning.</p> <p>Virksomheden importerer fly, som videresælges eller leases til kunder i Europa. EFT kritiserer den foreslåede lovændring om at pålægge moms på flysalg, udlejning m.v. bortset fra flyselskaber i hovedsagelig udenrigstrafik. EFT er af den opfattelse, at forslaget vil være ødelæggende for virksomheden og hele branchen. Forslaget synes i strid med skattestoppet og vil give tab af indtægter til staten. EFT mener, at forslaget bør udsættes og overvejes nærmere – alternativt bør der indføres en lang overgangsordning.</p>	<p>Der foreslås en 2-årig overgangsordning for salg til flyskoler samt en overgangsordning på salg af fly og fast udstyr til fly, hvor der er indgået kontrakt om salget før 1. januar 2008, jf. kommentaren til GAB ovenfor.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til GAB ovenfor.</p>
Terma A/S	<p>Virksomheden laver højteknologisk udstyr m.v. til flyindustrien, og kritiserer lovændringen, der vil bevirke reduktion i flyvning, pilotuddannelse vil flytte til udlandet, flytning af fly til udenlandske registre, lukning af flyskoler, lukning af vedligeholdelses faciliteter, lukning af flysælgere og mindre kontrol over dansk luftrum. Anfører, at hvis lovændringen er nødvendig bør en overgangsordning overvejes.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til GAB ovenfor, hvor det blandt andet fremgår, at der foreslås indført en overgangsordning for kontrakter indgået før 1. januar 2008 med levering i 2008.</p>
OPMAS (GAB)	<p>Virksomheden driver forretning med køb og salg af fly, reservedele og</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til GAB ovenfor, hvor det blandt andet</p>

	<p>rådgivning i luftfartsspørgsmål. OPMAS forstår at EU-Dommen bevirker, at Danmark skal ændre regler, men kritiserer, at det sker uden varsel og at England åbenbart ikke skal ændre sine regler. Anfører, at man har indgået kontrakter om fremtidige leveringer – helt hen til 2010 og lovændringen vil påføre virksomheden store tab. Ønsker overgangsordning.</p>	<p>fremgår, at der foreslås indført en overgangsordning for kontrakter indgået før 1. januar 2008 med levering i 2008.</p>
Aerocenter ApS	<p>Virksomheden som sælger, udlejer fly samt udfører visse vedligeholdelsesarbejder m.v., giver sin støtte til høringssvaret fra GAB. Anfører endvidere, at man har indgået flere bindende kontrakter og uden overgangsordning vil forslaget have karakter af lovgivning med tilbagevirkende kraft.</p>	<p>Der henvises til kommentarerne til GAB ovenfor.</p>
Bulow-Nicolaisen Aviation Inc.	<p>Virksomheden er etableret i USA og kritiser forslaget, som man med samme argumenter som GAB, mener skader den danske GA branche. Støtter i det store hele høringssvaret fra GAB.</p>	<p>Det er ikke til at se af høringssvaret, hvad virksomheden laver specifikt. Noget tyder dog på, at den sælger fly til danske virksomheder, der videresælger dem til private på det europæiske marked. Der henvises til kommentarerne til blandt andet GAB.</p>
busy business flight	<p>Virksomheden ønsker forslaget taget af bordet, da gældende regler er dækkende og forslaget vil betyde øgede omkostninger i alle led og pengestrøm til udlandet.</p>	<p>De gældende regler for salg af og til fly er i strid med EU-reglerne og skal ændres, jf. i øvrigt kommentarerne til GAB m.v. ovenfor.</p>
Virksomheder, der ejer og bruger fly i deres virksomhed:		
HansenGroup a/s (GAB)	<p>Virksomheden er facadeentreprenør og ejer og bruger et fly til transport af medarbejdere mellem virksomhedens afdelinger i andre lande.</p>	<p>Momspligtige virksomheder, der køber fly m.v. til brug for deres momspligtige virksomhed, har fradragsret for moms på indkøbet og forslaget har ingen økonomisk betydning for dem.</p>
PT Luftfoto (GAB) Hunderup Luftfoto (GAB) Aerodan Luftfoto (GAB)	<p>Virksomhederne ejer fly til luftfotografering, og kritiserer forslaget.</p>	<p>Virksomhederne driver momspligtig virksomhed og har fradragsret for købsmoms, der relaterer sig til denne virksomhed.</p>
Jean Nygaard (GAB)	<p>Nygaard er medejer af et fly, som</p>	<p>Der skal foretages en registrering af,</p>

	han både bruger erhvervsmæssigt og privat og spørger, hvad der kan fratrækkes af købsmoms. Forudser desuden administrativt besvær med at opdele i erhvers- og privatflyvning.	hvor meget der flyves erhvervsmæssigt for at der er fradragsret for købsmomsen dertil. Moms af udgifter til træningsflyvninger, airwork, og landingsøvelser, der er påkrævede for at opretholde licensen, er fradragsberettiget i samme omfang.
Ebbe Hindahl	Selvstændig erhvervsdrivende og ejer og bruger et fly i forbindelse med virksomheden. Mener ikke forslaget skal gennemføres.	Det er ikke umiddelbart til at se på høringssvaret, om virksomheden driver momspligtig eller momsfri virksomhed. Såfremt der er tale om momspligtig virksomhed, er der fradragsret for købsmoms til udgifter i relation til denne virksomhed.
A/S Kongedybet	Virksomheden, som er ejer og bruger af et fly i forretningsøjemed, finder forslaget urimeligt.	Er der tale om momspligtig virksomhed er der fradragsret for købsmoms, mens dette ikke er tilfældet, hvis der er tale om momsfri virksomhed.
HighSurf A/S	Selskabet, som ejer en helikopter, ejes af udenlandske interesser som valgte Danmark som etableringsland pga. den flyvenlige skattepolitik. Det anføres, at forslaget vil få dette set-up til at falde bort.	Det er ikke til at se af høringssvaret, hvad helikopteren bruges til.
Grundfos Management A/S	Virksomheden ejer et fly, som bruges til at transportere direktion og især udenlandske kunder på besøg i koncernhovedkvarteret i Danmark. Grundfos-flyvninger bidrager til en stor del af omsætningen i Karup Lufthavn. Hvis forslaget gennemføres vil virksomheden overveje at overflytte flyet til et af de udenlandske selskaber.	Som momspligtig virksomhed er der fradragsret for købsmoms, der relaterer sig til denne virksomhed. At flyet bruges til at flyve virksomhedens kunder til hovedkvarteret anses for at ske i relation til den momspligtige virksomhed.
Scandinavian Avionics A/S	Virksomheden, der sælger flyelektronik, kritiserer forslaget og mener, at mange virksomheder, med relationer til flybranchen vil miste kunder. Virksomheden foreslår, at der indføres differentieret moms og som minimum en lang overgangsordning.	Omkring tab af arbejdspladser mv. henvises til kommentarerne ovenfor til blandt andet GAB. Som omtalt ovenfor i kommentaren til OY-BGC i/s kan der ikke indføres nedsat moms på salg af fly, reparationer mv. De foreslåede overgangsordninger er beskrevet i kommentaren til GAB ovenfor.
Johannes Petersen A/S	Virksomheden, som er et transportfirma, udtrykker bekymring	Der henvises til kommentaren til blandt andet GAB omkring mulige tab



	for, at forslaget vil mindske opgaverne med at transportere mindre fly og helikoptere både til, i og ud af Danmark.	af arbejdspladser m.v. Forslaget vil fordyre privates flyvning, mens de omkostninger, der relaterer sig til et momspligtigt erhverv kan fratrækkes i virksomhedens momsregnskab.
Aero-Partners i/s	6 piloter ejer sammen et fly, der bruges privat og i en af piloternes erhverv. Kritiserer forslaget, som vil fordyre flyvning og truer Lolland-Falster Airport med lukning.	Der henvises til kommentarerne ovenfor, hvor de forskellige kritikpunkter er kommenteret, især til kommentaren til GAB. Det skønnes ikke at privatflyvning falder så meget at lufthavne af den grund skal lukkes.
kai dige bach a-s	Mener forslaget ”smadre” grundlaget for brug af fly i Danmark.	Virksomheden driver momspligtig virksomhed og har fuld fradragsret for alle indkøb til denne virksomhed. Forslaget berøres således ikke virksomheden.
Private flyejere m.v.:	De private flyejere, flymekanikere mv. støtter høringssvaret fra GAB eller fremfører tilsvarende synspunkter. Herudover kritiseres, at en i forvejen meget dyr hobby bliver endnu dyrere. De frygter, at mange kun lige vil tage flytimer nok for at opretholde certifikatet, hvilket forringer flysikkerheden.	Privatflyvning bliver dyrere med forslaget. Moms på varer og ydelser er dog normalt, f.eks. er der moms på hobbyudstyr som motorcykler, både, biler mv., uanset der er tale om dyre hobbyer for mange mennesker.
Torben Schou Kaj Jørgensen Bo Gaardsø John Madsen Knud Johansson Ole Sanggaard Knudsen Henrik Nordetsgaard Jespersen Bent Esbensen Ejgil Jespersen - Formand for Ejstrupholm flyveklub med 32 medlemmer Mads Wallentin Povl Toft (GAB) Poul Erik Vittrup Finn Skjoldborg Villi Seemann Henry Schou Sven-Erik Hørmann Carsten Sartori Ib W. Nielsen (GAB) Helge H. Nygaard (GAB) Marinus Smits (GAB) Karsten Mose (GAB) Per Jakobsen Hans Schmidt (GAB) Hagbard Storgaard (GAB) Henrik Bjørn Hansen Yrsa Stenild Christiansen Viggo Christiansen RST-Flyveklub – med ca. 70	Flyklubberne anfører specielt, at mange unge piloter flyver i klubberne for at få erfaring (skoling) og dyrere flyvetimer vil eventuelt få dem til at vælge trafikpilotuddannelsen fra eller tage den i et andet land. Endvidere forudses antal flyvetimer generelt at falde til skade for aktiviteten i og omkring flyveklubberne.	Flyveklubber, svæveflyklubber, faldskærmsklubber m.v. skal med forslaget betale købsmoms af alle deres indkøb. Hvis klubberne drives med gevinst for øje er der tale om momspligtig virksomhed og der skal lægges moms på f.eks. flyudlejningen – men så har udlejer fradragsret for købsmomsen. Hvis klubberne drives uden gevinst for øje kan disse anses som momsfrigitagne sportsklubber og klubbens aktiviteter vil være momsfri (f.eks. flyudleje) – men da vil der ikke være fradrag for købsmomsen.
	Flere mener, at det bliver svært at have og vedligeholde veteranfly og Danmark vil miste en del af sin kulturhistorie.	For så vidt angår veteranfly er det muligt, at disse kræver mere vedligeholdelse og reparation end andre fly, men muligheden for at gå sammen om at eje og bruge flyet kan gøre, at den enkeltes udgifter bliver acceptable.

<p>medlemmer som holder til i  Stauning Lufthavn  Ebbe Jensen (GAB)  Benny Jensen  Karsten Brendstrup Hansen  Peter Henningsen  Thomas Fest (GAB)  Ulrich Bay Gosewinkel  Ole Strandbygaard  Bent Larsen (GAB)  Lars Najbjerg  Magnus Cedergreen Bech  Thomas Schau Damm  Kjeld Skov Hansen  Allan Jee (GAB)  Stig L Hougesen (GAB)  Johannes Rovsing (GAB)  Magnus Pedersen  (GAB)Søren Kollerup  Madsen  Jens Schmidt (GAB)  Kristian Højmark Peersen  Thorbjørn Busk Hededal  (GAB)  Per Faldborg Olesen (GAB)  Tage Olesen (GAB)  Jørgen Nielsen  Søren Dolriis (GAB)  Erik Christoffersen  Alf Blume  Jakob Lunøe (GAB)  Michael Hasselgaard (GAB)  Jonas Friis Pedersen  Bent T. Toft  Faldskærmsklubben DFC  Ib E. Mortensen  Jan Eric Thorsen  Solveig Hove-Christensen  David Ramsey og Benthe  Jørgensen  Thomas Branner Jespersen  Henning P. Holskov (GAB)  Arne Nielsen  Jon Skovhus  Michael Carlsson  Torben Hansen  Jens Toft  Kim Skaldborg</p>	<p>.</p>	
<p>HORESTA</p>	<p>HORESTA stiller sig meget kritisk over for forslaget om at afgiftsgrundlagt ved salg af kantine mad skal forhøjes til</p>	<p>Forslaget er blevet ændret således, at det kun berører varer og ydelser, der sælges til interesseforbundne parter til en pris der er <u>under</u> indkøbs- eller</p>

	<p>normalværdien.</p> <p>HORESTA frygter, at salget går ned i kantinerne med den konsekvens, at de ansatte begynder at spise usundere mad. Specielt mindre virksomheder vil måske lukke deres kantiner.</p>	<p>fremstillingsprisen. Der henvises i øvrigt til kommentarerne ovenfor til Dansk Erhverv.</p> <p>Efter at forslaget er blevet ændret, vil kantinekosten kunne sælges uden at blive berørt af forslaget, hvis prisen blot ikke er under indkøbs- eller fremstillingsprisen.</p>
HTS – Handel, Transport & Service	<p>HTS finder ændringen for delregistrerede virksomheder positiv, da det vil give administrative besparelser for disse virksomheder.</p> <p>HTS foreslår, at forslaget om forhøjet afgiftsgrundlag ved salg til en interesseforbunden part ikke gennemføres.</p> <p>HTS finder ikke at forslaget er i overensstemmelse med skattestoppet.</p> <p>Ud over kantiner rammer forslaget en række andre medarbejdergoder (udlejning af sommerhuse, betalte fester og underholdning).</p> <p>Man mener, at forslaget vil betyde store administrative byrder i forbindelse med beregning af prisen på det frie marked.</p> <p>Desuden mener HTS, at forslaget vil føre til en nedgang i kantinesalget og betyde en forringelse af</p>	<p>Som anført ovenfor i kommentarerne til Dansk Erhverv er forslaget ændret, således at det kun omfatter situationer, hvor prisen er under indkøbs- eller fremstillingsprisen. Forslaget anses herefter for en berettiget undtagelse for skattestoppet.</p> <p>Det henvises til ovenstående samt kommentarer til Dansk Erhverv og Dansk Industri ovenfor. Samtidig skal anføres, at virksomheder fortsat godt må give medarbejdergoder i form af betaling af fester, frugt m.v. Der skal dog betales udtagningsmoms, hvis der ved indkøb- eller fremstilling af gratis personalegoder er taget fradrag for købsmomsen. Lovforslaget vedrører kun salg og udlejning, hvor der er fastsat en kunstig lav pris.</p> <p>Der skal gøres opmærksom på, at normalværdien for f.eks. kantiner vil være fremstillingsprisen og ved salg af egne varer er normalværdien den almindelige udsalgspris til andre kunder. Kun i ganske særlig tilfælde – f.eks. udlejning af sommerhus – vil en virksomhed skulle finde en pris på det frie marked. I den forbindelse kan der opnås bindende svar efter de normale regler.</p> <p>Det kan ikke udelukkes, at der vil ske en nedgang i kantinesalget selv om afgiftsgrundlaget kun skal forhøjes,</p>

	arbejdsmiljø og sundhed samt mere stress for børnefamilier.	hvis salgsprisen er under fremstillingsprisen (forslaget er ændret, jf. kommentarerne til Dansk Erhverv). Om dette - som HTS anfører - vil føre til øget usundhed og stress for børnefamilier er dog tvivlsomt, idet specielt familier med børn – uanset om far og mor spiser frokost i kantinen - ikke kan springer over indkøb af sund mad, madpakkesmøring og tilberedning af aftensmad m.v. i hjemmet.
Kommunernes Landsforening	Har ingen kommentarer.	
Landbrugsrådet og Dansk Landbrug	<p>Har ingen bemærkninger til ændringerne vedrørende flymoms.</p> <p>Tager kraftigt afstand fra forslaget om ændring af momslovens § 29, sådan som den er foreslået. Forslaget rammer langt bredere end kantiner og synes at gå videre end direktivet, som vedrører tilfælde med momssvig og unddragelse.</p> <p>Man mener desuden, at det vil give virksomhederne store administrative byrder at beregne ”normalværdien”.</p> <p>Vedrørende udvidet brug af omvendt betalingspligt anføres, at det kræver en høj funktionalitet på SKAT’ s selvbetjening.</p>	<p>Som anført ovenfor i kommentarerne til Dansk Erhverv er forslaget ændret, således at det kun omfatter situationer, hvor prisen er under indkøbs- eller fremstillingsprisen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til blandt andet Dansk Erhverv og HTS ovenfor.</p> <p>SKAT er orienteret om høringssvaret og TastSelv planlægges ændret til 1. januar 2009, hvor den udvidede brug af omvendt betalingspligt foreslås at træde i kraft.</p>
Novo Nordisk	Novo Nordisk anmoder om, at det præciseres, at forslaget til ny § 28, stk. 2 ikke har indflydelse på det afgiftsgrundlag, der anvendes i forbindelse med momspligtigt salg under den såkaldte eksportdelregistreringsordning.	Den nye bestemmelse vil ikke berøre eksportdelregistreringsordningen.
SKAT	<p>Vedrørende forslaget om udvidet brug af omvendt betalingspligt anfører SKAT, at man ikke kan nå at tilrette edb-systemerne til 1. januar 2008 og foreslår at ikrafttræden af forslaget udskydes til 1. januar 2009.</p> <p>SKAT anfører, at forslaget om omvendt betalingspligt og i den forbindelse krav om, at momsangivelsen skal ske via</p>	Forslaget tiltrådt.

	<p>TastSelv, skønnes forslaget at medføre engangsudgifter på 3,7 mio. kr. til systemtilretning og besparelse på 14 årsværk til løbende administration, kontrol, inddrivelse og håndtering af momsangivelser på papir.</p> <p>SKAT foretrækker, at obligatorisk indberetning af momsangivelsen allerede træder i kraft 1. januar 2008, hvilket isoleret set vil give en besparelse på 10 årsværk årligt.</p> <p>SKAT oplyser desuden, at de øvrige dele af forslaget vil medføre engangsudgifter på 1,6 mio. kr. til systemtilretning og information.</p>	<p>Det skønnes mest hensigtsmæssigt, at kravet om indberetning via TastSelv indføres samtidig med de nye regler om omvendt betalingspligt, dvs. 1. januar 2009.</p>
Skattecenter Århus	<p>Skattecenteret foreslår visse sproglige justeringer.</p> <p>Skattecenteret anfører, at forslaget til § 46, stk. 8, bør være § 46, stk. 10, idet der ved lov nr. 408 af 8. maj 2006 blev indsat nye stk. 8 og 9.</p> <p>Skattecenteret foreslår, at ordlyden i forslaget til § 57, stk. 5, ændres fra ”samlede omsætning” til: ”samlede afgiftspligtige leverancer”.</p>	<p>Nogle af forslagene er medtaget.</p> <p>Forslaget er rettet.</p> <p>Forslaget er medtaget.</p>
Transport- og Energiministeriet	<p>Ministeriet henleder opmærksomheden på, at de nye regler om moms på salg m.v. af fly vil fordyre pilotuddannelsen.</p> <p>Ministeriet har indhentet høringssvar fra Statens Luftfartsvæsen (SLV), der oplyser, at man er bekendt med at udenlandske kunder har købt fly m.v. i Danmark, men er ikke bekendt med omfanget heraf. SLV mener, at det kan være problematisk i forhold til EU-retten at der er forskellige regler for luftfartsselskaber i udenrigstrafik og andre liftfartsselskaber.</p> <p>Endelig anføres, at SLV forudsætter, at man ikke bliver involveret i administration af de nye bestemmelser.</p>	<p>Der indføres en overgangsordning på 2 år, hvor flyskoler kan fortsætte med at få leveret fly, fast udstyr til fly og reparationer og såfremt udgifterne vedrører undervisningen.</p> <p>Forskelsbehandling af flyselskaber, der flyver mod betaling i udenrigstrafik, og andre flyselskaber er direkte fastsat i EU-reglerne og fortolkningen af disse EU-regler er foretaget af EU-domstolen. Forslaget er imidlertid ændret således, at et flyselskab kun skal flyve mere end 55 pct. i udenrigstrafik for at kunne få momsfri leveringer, jf. kommentarerne til Dansk Industri og Cimber Air ovenfor.</p> <p>SLV involveres ikke i administration af de nye regler.</p>
Økonomi- og	Har ingen bemærkninger.	

Erhvervsministeriet		
---------------------	--	--