

	Samrådsspørgsmål A til L 32 (flymomsregler) - Talepapir
Samrådsspørgsmålet	<p>Udvalget beder mig uddybe mine besvarelser og kommentarer i forhold til de foreslåede ændringer af momsreglerne for fly for så vidt angår EU-retlige og konkurrenceretlige aspekter.</p> <p>Desuden spørges, om jeg vil lade flyforslagene udgå af L 32 og fremsætte den selvstændigt til efteråret.</p>
<i>EU-retlige aspekter</i>	<p>Som jeg har skrevet gentagne gange i mine besvarelser af udvalgets spørgsmål, er denne del af lovforslaget fremsat, fordi EF-Domstolen har afgjort, at de gældende momsregler på flyområdet er i strid med momssystemdirektivet.</p>
<i>EF-Domstolens dom i sagen vedr. Cimber Air</i>	
<i>Dommen siger</i>	<p>EF-Domstolen slog fast, at man kun skal sælge momsfrit til flyselskaber i hovedsagelig udenrigsfart. Det betyder, at salg til <u>alle</u> andre skal ske med moms.</p> <p>Med andre ord <u>skal</u> der være moms på salg til flyselskaber, der ikke hovedsagelig flyver i udenrigstrafik, og andre erhvervsvirksomheder – herunder flyskoler – og til private flyejere.</p>
<i>Overimplementerer vi dommen?</i>	<p>Der har undervejs i behandlingen af forslaget været rejst tvivl om, hvorvidt vi ved forslaget overimplementerede EU-dommen, fordi den umiddelbart berører flyselskaber og ikke for eksempel salg til private og flyskoler.</p>
<i>Kammeradvokatens vurdering</i>	<p>På baggrund af et spørgsmål fra udvalget om dette, bad jeg derfor om Kammeradvokatens vurdering.</p> <p>Kammeradvokaten har i et notat – vedlagt som svar på spørgsmål 9 – vurderet, at – og nu citerer jeg: ”lovforslagets bestemmelser om ”flymoms” <u>ikke</u> går videre end påkrævet for at bringe momsloven i</p>

<p><i>Kommissionens holdning – DK kan ikke momsfritage salg til private, flyskoler mv.</i></p> <p><i>Forslaget sikrer, at de danske regler kommer i overensstemmelse med EU-reglerne.</i></p>	<p>overensstemmelse med EU-retten.” Citat slut.</p> <p>Jeg mener også, det er værd at lægge mærke til, at Kammeradvokaten i forbindelse med sit arbejde kontaktede Kommissionen for at sikre sig, at vi ikke har en eller anden mulighed for at opretholde momsfrig salg til andre end udenrigsflyseselskaberne – for eksempel til private og flyskoler.</p> <p>Som det står både i Kammeradvokatens notat og i et selvstændigt brev fra Kommissionen til ministeriet – som er vedlagt svaret på spørgsmål 9 – mener Kommissionen, at Danmark <u>ikke</u> har lov til at have en sådan momsfrigtagelse og heller ikke vil kunne få tilladelse til at have den i fremtiden.</p> <p>Det er derfor min faste overbevisning, at de foreslåede ændringer er nødvendige for, at vi i Danmark kan leve op til vores forpligtelser i forhold til EU-retten på dette område.</p>
<p>Konkurrenceretlige aspekter</p> <p><i>Konkurrencefordrejning kan teoretisk set kun opstå, når køber ikke har fradragsret for købsmoms.</i></p>	<p>Det er flere gange under behandlingen af forslaget blevet påpeget, at flymoms forslaget har konkurrencefordrejende virkninger.</p> <p>Det er rigtigt, at der er visse konkurrencefordrejende virkninger af forslaget. Det har jeg da heller ikke lagt skjul på – hverken i bemærkningerne til selve lovforslaget eller i mine svar på udvalgets spørgsmål.</p> <p>Konkurrencefordrejningen kan kun opstå i tilfælde, hvor køberne af flyene m.v. ikke har fradragsret for købsmoms. Det drejer sig om</p> <ul style="list-style-type: none">• flyselskaber med momsfri indenrigs personbefordring,

<p><i>Mellem flyselskaber</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• erhvervsvirksomheder med momsfri aktivitet – herunder især flyskoler med momsfritaget undervisning af erhvervspiloter, og endelig• private flyejere.
	<p>Lad mig starte med den konkurrencefordrejning, der opstår mellem flyselskaberne. De selskaber, der flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik kan få momsfri leverancer, mens de andre selskaber ikke kan.</p>
<p><i>EF-Domstolen anser momssystemets ordlyd for at stå over princippet om afgiftsneutralitet</i></p>	<p>Dette problem fremførte regeringen naturligvis for EF-Domstolen, idet vi anførte, at det vil stride mod det grundlæggende momsretlige princip om momsens neutralitet. EF-Domstolen afviste, at dette princip skal gå forud for momssystemets ordlyd.</p>
<p><i>I praksis ikke noget særligt konkurrencefordrejning problem for flyselskaber</i></p>	<p>Jeg vil dog her lige sige, at langt hovedparten af flyselskaberne flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik, og at der i praksis derfor ikke er særlige konkurrencefordrejningsproblemer.</p>
<p><i>I andre lande opstår ikke konkurrencefordrejningsproblemer mellem flyselskaber.</i></p>	<p>Jeg vil også anføre, at momsfritagelsen for indenrigs persontransport er en særlig dansk fritagelse. Kun Irland har samme fritagelse. I de andre EU-lande er persontransporten momspligtig, og flyselskaberne har fradragsret for købsmoms. Reglen om, at kun flyselskaber med hovedsagelig udenrigstrafik kan få momsfri leverancer, vil derfor ikke i disse lande have konkurrencefordrejende effekt.</p>
	<p>Når AOPA og GA-brancheforeningen i henvendelsen i bilag 37 skriver, at ingen andre har en lov, der medfører så meget konkurrencefordrejende virkninger, så er det givetvis, fordi indenrigspersonbefordring er momspligtig i de andre</p>

<p><i>Mellem flyskoler</i></p> <p><i>Momsfritagelsen for uddannelse af erhvervspiloter er EU bestemt og kan ikke ændres nationalt</i></p> <p><i>Forslaget vil betyde, at danske flyskoler får samme momsregler som i de andre EU-lande og den gældende danske konkurrencefordel fjernes</i></p>	<p>lande.</p> <p>Men indfører vi moms på indenrigspersontransport med fly, vil billetpriserne stige med ca. 10 pct., og da konkurrencefordrejningsproblemet som sagt er af yderst beskedent omfang i praksis, finder regeringen det mest hensigtsmæssigt, at det fremsatte forslag gennemføres.</p> <p>Det andet konkurrencefordrejningsproblem opstår mellem flyskoler. Selvstændige flyskoler kan ikke få momsfri leverancer, mens flyskoler ejet af et flyselskab, der flyver mere end 55 pct. i udenrigstrafik, godt kan få momsfri leverancer.</p> <p>Momsfritagelsen af erhvervspiloter kan vi ikke nationalt ændre, da den falder ind under EU-reglerne for momsfri undervisning. Denne momsfritagelse gælder derfor også i de andre EU-lande. Og som sagt kan vi efter EU-retten ikke opretholde vores regel om momsfri leveringer til andre end ”flyselskaber i hovedsagelig udenrigstrafik”.</p> <p>Som omtalt i mine svar på spørgsmål 22 og 37 har vi spurgt de andre EU-lande om deres regler for flyskoler. 11 lande svarede, og det fremgår, at de selvstændige flyskoler ikke i disse lande får momsfri leverancer.</p> <p>Konkurrencefordrejningen er derfor ikke til at undgå og flyskolerne får samme regler som flyskoler i andre EU-lande. Desuden kan vel siges, at vores nuværende regler giver de danske selvstændige flyskoler en konkurrencefordel i forhold til udenlandske tilsvarende flyskoler – denne konkurrencefordrejning</p>
---	---

<p><i>Overgangsordning til 1. januar 2011 vil give flyskoler og deres elever tid til at indrette sig på de nye regler.</i></p> <p><u><i>Private flyejere</i></u></p> <p><i>Kommission og Kammeradvokat anfører, at der ikke er EU hjemmel til fritagelse for salg til private.</i></p> <p><i>Gældende regler medfører konkurrencefordel for de danske virksomheder – den fjerner forslaget og ligestiller danske virksomheder med tilsvarende i andre lande.</i></p> <p><i>Kommissionen har henvendt sig til UK.</i></p>	<p>vil blive fjernet med forslaget.</p> <p>Det er så muligt, at undervisning af erhvervspiloter i Danmark i højere grad end i andre lande varetages af selvstændige flyskoler – i stedet for af flyselskaberne.</p> <p>Derfor har jeg også foreslået, at de nye regler for flyskolerne først skal have virkning fra 1. januar 2011. Det er min opfattelse at dette vil give flyskoler og deres elever tilstrækkelig tid til indstille sig på og tilpasse sig de nye regler.</p> <p>Private købere har naturligvis ikke ret til fradrag af købsmoms – det har man ikke, når man som forbruger køber en bil, en banan eller andre ting.</p> <p>Såvel Kommissionen som Kammeradvokaten har da også udtalt, at Danmark ikke kan tillade momsfri leverancer til private. Oplysninger fra andre EU-lande viser endvidere, at kun Danmark og Storbritannien momsfritager salg af fly mv. til private.</p> <p>Danmarks regler i dag fører derfor til en konkurrencefordel for de danske virksomheder, der kan sælge momsfrit i modsætning til tilsvarende virksomheder i andre EU-lande. Forslaget vil skabe lige konkurrencevilkår for danske virksomheder og tilsvarende i de andre EU-lande.</p> <p>Så er det naturligvis rigtigt, at de britiske virksomhederne stadig vil have en konkurrencefordel, når vi i Danmark fjerner momsfriheden. Men jeg er bekendt med, at Kommissionen har henvendt sig til Storbritannien med henblik på at sikre, at også Storbritannien tilpasser sig EU bestemmelserne.</p>
--	---

<p><u>Konklusion</u></p> <p><i>DK regler kommer i overensstemmelse med EU-reglerne</i></p> <p><i>Flyskoler og virksomheder der sælger til private stilles konkurrencemæssigt lige med tilsvarende skoler og virksomheder i de andre EU-lande.</i></p>	<p>Jeg – og regeringen som sådan – er derfor overbevidst om, at de foreslåede ændringer er nødvendige.</p> <p>Der kan efter min mening ikke herske tvivl om, at forslaget vil bringe de danske regler for flymoms i overensstemmelse med EU-reglerne – hverken mere eller mindre!</p> <p>Både flyskoler og virksomheder, der sælger til private, vil med forslaget blive stillet konkurrencemæssigt lige med tilsvarende skoler og virksomheder i de andre EU-lande.</p> <p>At de selvstændige flyskoler stilles konkurrencemæssigt dårligere ved uddannelse af erhvervspiloter end skoler underlagt flyselskaberne, synes at være det eneste reelle konkurrencefordrejnings problem. Et konkurrencefordrejningsproblem, der dog findes tilsvarende i de andre EU-lande.</p>
<p><u>Nej til udvalget spørgsmål om at trække flymoms forslagene ud af L 32 - og så fremsætte dem igen til efteråret</u></p> <p><i>Der har været lang tid til behandling af forslaget og alle sten er vendt.</i></p> <p><i>Kammeradvokaten og Kommissionen vurderer ændringerne nødvendige.</i></p>	<p>På spørgsmålet om, hvorvidt jeg vil trække flymoms forslagene ud af L 32 og fremsætte dem igen til efteråret vil jeg sige ”nej”.</p> <p>Årsagen hertil er for det første, at jeg vurderer, at alle sten er vendt i sagen. Forslaget blev fremsat første gang i oktober 2007 og igen i den 5. december 2007 – der har derfor været god tid til behandlingen af forslaget.</p> <p>Såvel Kammeradvokaten som Kommissionen har været inde i sagen og vurderet, at de foreslåede ændringer er nødvendige. Jeg er derfor overbevist om, at det ikke vil føre noget nyt med sig at drøfte sagen igen til efteråret.</p>

Vigtigt at forslaget vedtages nu, da det ellers kan få alvorlige konsekvenser af:

Traktatkrænkelssag kommer nok – og regeringens svar må være, at forslaget ikke for øjeblikket kan vedtages af Folketinget.

Fare for statsstøttesag

Desuden anser jeg det for meget væsentligt, at forslaget vedtages nu selv om bestemmelserne først træder i kraft i 2010.

Jeg vurderer det overvejende sandsynligt, at vedtages forslagene om flymoms ikke nu, så vil Kommissionen finde det uacceptabelt. Resultatet kan derfor meget vel være, at Kommissionen indleder en Traktatkrænkelssag – og da regeringen jo vurderer ændringerne nødvendige, vil svaret på henvendelsen vel blot være, at det danske Folketing for øjeblikket er sammensat på en sådan måde, at forslaget ikke kan vedtages.

Desuden frygter jeg, at Kommissionen også rejser en sag mod Danmark for at give ulovlig statsstøtte. Taber vi en statsstøttesag, vil det være flybranchen, der kommer til at betale den ulovlige støtte tilbage. Dette vil kunne få betydeligt alvorligere konsekvenser for branchen end en vedtagelse af forslaget! Vil oppositionen være villig til at tage et sådant ansvar på sig?

Jeg ønsker derfor ikke at trække flymomsforslagene ud af L 32, og jeg opfordrer alle til at medvirke til, at forslaget vedtages nu.