

20647



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Lone Lau-Jensen

INDGÅET

14 SEP 2007

Afgift

SCANNET  
Service Center

KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:  
H.K.H. Prinsgemalen

Roskilde, 13. september 2007.

#### Vedr. evt. indførelse af moms på fly

Hermed Kongelig Dansk Aeroklubs (KDA) svar på "Høring over udkast til forslag om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)".

Vi betragter generelt forslaget om "flymoms" som uheldigt og skadeligt for en for samfundet vigtig branche.

KDA har i det efterfølgende ikke taget stilling til eventuelle ændringer i momsloven, som ikke relaterer sig til flyvning og persontransport i luften.

#### **God eksisterende beskæftigelse**

Igennem en lang årrække har danske virksomheder og organisationer med flyvning og luftsport som aktivitetsområder skabt gode beskæftigelsesmæssige, forretningsmæssige og sportslige resultater baseret på den gældende danske Momslov.

Tusindvis af mennesker er i dag beskæftiget hos danske flyforhandlere, -værksteder, hos udstyrsforhandlere og producenter. Branchen er generelt sund og skaber både beskæftigelse og et godt skattegrundlag. En stor del af omsætningen i disse virksomheder kommer fra udenlandske kunder, som vælger danske producenter, danske værksteder og danske leverandører på grund af den danske momsfritagelse.

#### **Faldende eksport og øget import**

Såfremt der indføres moms på fly i Danmark vil denne eksport stoppe umiddelbart og handelen vil pludselig gå den anden vej. Da den svenske og tyske moms er lavere end i Danmark, vil selv danske flyejere ikke længere anvende danske værksteder, men søge til nabolande med lavere moms ligesom al handel med udstyr til fly vil ligeledes flytte til andre EU-lande. Vi ser således allerede her en forskellighed mellem EU-lande.

Afgift 07 - 211 - 1

Akt nr



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale - FAI

130

## **Mangel på piloter og pilotuddannelse**

Persontransport med fly er en vigtig del af samfundets udvikling – og der er et stigende behov for piloter. Der er i dag ikke nogen statsstøttet uddannelse til professionel pilot, som til andre videregående uddannelser. Derfor må unge mennesker, som ønsker beskæftigelse som pilot i trafikflyvningen således selv betale for deres uddannelse – og ofte udgør den samlede omkostning 600-700.000 kr. som betales af private og beskattede midler. Hvis der således indføres moms på fly og dermed skole og træningsflyvning, vil søgningen til uddannelserne til erhvervspilot falde dramatisk, hvilket vil have alvorlige konsekvenser for de danske luftfartsselskaber og med en sekundær effekt på eksporterhvervene.

## **Utilsigtede konsekvenser**

I det fremlagte forslag tales der i Sammenfatningen, punkt D om "at forslaget er provenuneutralt for staten". Imidlertid udgør provenutabet i forbindelse med "flymoms" mindst 175 mill kr. Vi stiller os imidlertid meget skeptiske for om dette tal er dækkende, da den utilsigtede negative effekt på beskæftigelsen i flybranchen ikke ses dokumenteret i det fremlagte.

## **Ingen moms på persontransport i Danmark**

For luftsporten er konsekvenserne yderst alvorlige. I Danmark har vi normalt momsfrigtagelse for persontransport og med det fremlagte indføres en forskelsbehandling af faldskærmsspringere, når disse transporteres til deres udspringpunkt. Det samme gør sig gældende for svæveflyvepiloterne når disse transporteres til deres udkoblingspunkt i luften. En forøgelse af omkostninger for at aktivere og stimulere den del af ungdommen, der ikke nødvendigvis tiltrækkes af de traditionelle fritidstilbud, passer dårligt i vore bestræbelser på at organisere denne gruppe. Svæveflyene og kunstflyvningsfly er i øvrigt allerede med de gældende regler belagt med moms og skaber med forslaget ikke øget momsprovenu.

Privatfly anvendes på lige fod med rutefly til persontransport og bør derfor ikke belægges med moms, da transport i rutefly ikke er belagt med moms.

## **Forskellige momssatser i EU**

I dag er der forskellige momssatser i EU og vi anser det for rimeligt at Danmark på området flyvning forsætter med den nuværende fritagelse – både af hensyn til Skatteministeriets samlede provenu fra branchen men også af hensyn den eksisterende beskæftigelse i området.

Såfremt punkter ønskes uddybet stiller vi os gerne til rådighed.

Med venlig hilsen



Aksel C. Nielsen  
Formand, Kongelig Dansk Aeroklub



ERHVERVSFLYVNINGENS  
SAMMENSLUTNING  

---

Danish Aviation Association

**Skatteministeriets Departement**  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

14. september 2007

**Emne: Lovforslag i høring.**

Ref.: E-mail af 24. august 2007 fra Skatteministeriets Departement ved Lone Lau-Jensen.

Vi har følgende kommentarer specielt vedrørende "Flymoms" til omhandlede lovforslag:

Uddannelsen af erhvervspiloter er det for vort vedkommende hårdest ramte område. Denne uddannelse anses for at være samfundsmæssig nødvendig.

Den adskiller sig fra øvrige erhvervsuddannelser især ved det særlige forhold, at eleverne selv betaler for den samlede uddannelse og med beløbsstørrelser mellem ½ og ¾ million kroner. Vi indstiller derfor, at erhvervsflyveskolerne ved denne uddannelse ligestilles med flyselskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigsfart, således at erhvervsflyveskolerne her får fuld fradrag for købsmoms.

Skulle dette ikke ske, forudser vi, at al uddannelse af erhvervspiloter i Danmark vil ophøre på grund af mangel på elever, der er villige til at satse så store beløb på denne uddannelse. Konsekvenser heraf vil være lukning af danske erhvervsflyveskoler af høj standard, og at dansk luftfart i fremtiden må undvære piloter uddannet i Danmark og være henvist til at anvende danske piloter uddannet i udlandet af ringere karat samt udenlandske piloter, hvis antallet af sådanne ledige skulle muliggøre dette.

Skulle denne indstilling ikke kunne blive imødekommet, indstiller vi, at uddannelsen til erhvervspilot fra 1. januar 2008 som en overgangsordning gives fradrag for købsmoms for de elever, der allerede er under uddannelse eller som tegner kontrakt med en flyveskole herom, og som har påbegyndt uddannelsen inden 1. januar 2008.

Bortset fra forholdene for flyselskaberne, der hovedsageligt flyver i udenrigsfart, må der i samfundet forudses en nedtrækning af antallet af fly og en nedsat anvendelse af de resterende fly, der for piloterne kan betyde mindre erfaring, større risiko for havariér og hændelser, en dårligere økonomi for leverandører til luftfartsvirksomheder samt for luftfartsvirksomhederne selv og herved en ringere evne til at betale de for Statens Luftfartsvæsen nødvendige gebyrer. Man må forudse kommende firmalukninger som resultat af vedtagelse af lovændringerne.

I lovforslaget nr. 8, § 34 stk. 10 nævnes "luftfartsselskaber" og i nr. 10, § 34 stk. 2 nævnes

**ERHVERVSFLYVNINGENS SAMMENSLUTNING**  
v/Otto Petersen, Falkoner Alle 36, 2000 Frederiksberg  
Tlf: 35 39 36 32 - Telefax: 35 39 36 42  
E-mail: kontakt@erhvervsflyvning.dk  
www.erhvervsflyvning.dk

"flyselskab". Der er næppe forskel på luftfartsselskaber og flyselskaber, men det virker forvirrende at betegnelser tilsyneladende bruges i flæng i en lov.

Vi er rede til yderligere at forklare vore synspunkter vedrørende Flymoms ved et møde i Departementet.

Med venlig hilsen

Otto Petersen  
formand

**Foreningen Af Danske Flyrelaterede Virksomheder**

Skatteministeriet, Att. Lone Lau Jensen  
Nicolai Eigtvedsgade 28  
1402 København K

7.-9. 2007

**HØRINGSSVAR TIL FORSLAG OM ÆNDRING AF MOMSLOVEN**

Som brancheforening for dansk flyvning, er det os magtpåliggende at gøre ministeren opmærksom på de alvorlige konsekvenser det fremlagte forslag vil få for branchens virksomheder, såfremt det gennemføres i den nuværende form.

**BASALE KONSEKVENSER.**

Såfremt lovforslaget bliver vedtaget, vil det medføre en øjeblikkelig prisstigning på 25% på al privat og firmaflyvning, samt indenrigsflyvning. For de danske flyværksteders vedkommende vil en 25% prisstigning overfor kundeunderlaget uvægerligt medføre et kundesvigt, og dermed drastisk faldende omsætning for værkstederne.

Med faldende omsætning følger faldende indtjening og deraf følgende tab af arbejdspladser.

Nationaløkonomisk set vil tab af arbejdspladser i en branche ikke stemme overens med regeringens målsætning om at få alle i arbejde.

Selv om moms er en afgift og ikke en skat, er virkningen den samme, og det er næppe foreneligt med regeringens skattestop

**TRADITION**

Danmark har i mange år via den meget effektive flyveundervisning, været kendt for at kunne levere piloter til udenrigsflyvningen, såvel nationalt som internationalt.

Det kan ikke være ministeren ubekendt at en kompliceret uddannelse til pilot, er forbundet med store omkostninger i størrelsesordenen en halv til trekvart million kroner.

Det siger sig selv, at en 25% forøgelse af disse omkostninger vil få pilotaspiranter til at søge andre flyskoler i udlandet, eller vælge en anden uddannelse. Under alle omstændigheder vil tilgangen af piloter minimeres.

**TIDSFRIST**

Med forslaget om, at lovændringen skal træde i kraft pr. 1. januar 2008, synes det nærmest som en straffeaktion overfor flyveskoler, flyværksteder og private flyejere.

Specielt de virksomheder som har indgået kontraktlige forpligtelser overfor deres kunder, vil opleve direkte økonomiske tab som følge af lovændringens ikrafttræden.

Da det i sammenfatningen til lovforslaget står, at dette samlet set vil være provenuneutralt for staten, vil det altså ikke medføre nogen økonomisk ændring for staten at udsætte vedtagelsen.

ADF foreslår derfor at der vedtages en overgangsordning på 5 år, således at lovforslaget træder i kraft pr. 1. januar 2013.

Med denne udsættelse giver man virksomhederne en rimelig frist til at tilpasse sig de nye tilstande, og få afviklet de kontraktlige forpligtelser der er indgået på basis af de nugældende regler.

Venlig hilsen  
John Holstein  
Sekretær ADF

Lufthavnsvej 8, 6580 Vamdrup



Afgift

2007-211-0001

Akt nr

47



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att. Lone Lau-Jensen

SCANNET  
Service Center

INDGÅET

14 SEP. 2007

Afgift

Elev, den 13. september 2007

### Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af momsloven.

Dansk Motorflyver Union (DMU) sender hermed høringssvar vedrørende Skatteministeriets forslag til ændring af momslovens regler for leveringer af og til fly ("flymoms").

DMU er en interesseorganisation, der repræsenterer lokale motorflyveklubber i Danmark og hvis formål er at fremme interessen for og lette adgangen til privat- og forretningsmæssig flyvning. DMU er tilknyttet Kongelig Dansk Aeroklub.

#### Personbefordring er moms fritaget

DMU's medlemmer anvender fly til personbefordring. I betragtning af, at personbefordring i Danmark normalt er moms fritaget, virker forslaget som kilde til en stærk forskelsbehandling. Hvorfor skal en person, der transporterer sig fra A til B i sit private fly fremover pålægges 25 % moms, hvorimod en person som foretager samme rejse fra A til B ved hjælp af rutefly, tog eller båd fortsat fritages for moms? Det vil være logisk, at levering af og til fly, der anvendes til personbefordring fortsat fritages for moms, da momsloven i dag allerede kræver, at der betales moms af sportsfly, som ikke anvendes til personbefordring.

#### Mangel på piloter

Såfremt forslaget indføres vil det svække den private- og forretningsmæssige flyvning i Danmark yderligere. Privat- og forretningsmæssig flyvning er i forvejen underlagt høje omkostninger i form af gebyrer til SLV, uddannelsesomkostninger, vedligeholdelse m.m. - et område, der kæmper for at overleve.

Privat- og forretningsmæssig flyvning fungerer også som en vigtig ressource for luftfartsselskaberne. Persontransport med rutefly er afgørende for samfundets udvikling og der er stigende behov for piloter. Et stort antal af pilotansøgere til luftfartsselskaberne kommer netop fra privat- og forretningsmæssig flyvning, hvor piloterne samler timer og erfaring til at få adgang til erhvervspilotuddannelsen og dermed opnå en professionel pilotkarriere. Indføres der moms på fly, herunder skole- og træningsflyvning forudses et drastisk fald i søgning til erhvervspilotuddannelsen. Citat fra Europa Kommissionens, Commission staff Discussion Paper - General Aviation in the European Community: "General Aviation is usually considered as one of the most important sources of qualified aviation staff for airlines. Many of the trainee pilots, after building the number of their hours in the air, subsequently move to work in commercial aviation".

#### Faldende eksport

Et fly er en meget mobil vare og repræsenterer oftest en høj værdi. Det nye forslag om "flymoms" vil også have vidtrækkende konsekvenser for danske virksomheder i luftfartsbranchen. Fly handles, og i mange tilfælde vedligeholdes, i det EU land, som har den laveste momssats - for øjeblikket Danmark. Indføres der 25 % moms på flykøb i Danmark, vil forretningsgrundlaget for de danske virksomhederne i luftfartsbranchen blive revet væk, det vil koste danske arbejdspladser, tab i indkomstskat - samlet set et negativt provenu for staten.

Afgift	07 - 211 - 1
Akt nr	127

**Administration**

DMU imødeser også store administrative problemer; hvordan vil man skelne mellem fly kun anvendt forretningsmæssigt, med fradrag for moms, og andre anvendt til privat personbefordring; skal vi med indførelse af "flymoms" til at have en gulplade ordning, også for fly.

**Flyvesikkerhed**

Vedtages lovforslaget, vil det også have en meget negativ virkning på det sikkerhedsmæssige aspekt, idet piloternes træningstilstand givet vis vil forringes på grund af færre fløjne timer, som resultat af de kraftigt stigende omkostninger. Det vil i sidste ende gå ud over rutinen og dermed flyvesikkerheden.

DMU foreslår, at den nuværende momslov bibeholdes således, at kun fly anvendt til sportsaktiviteter belægges med moms. Såfremt det vedtages, at privat- og forretningsflyvning skal belægges med endnu en byrde, vil det have en meget negativ virkning til skade for erhvervslivet og tilgangen af nye piloter, som branchen for tiden kraftigt efterspørger.

DMU står gerne til rådighed for uddybning af ovenstående synspunkter

Ved venlig hilsen  
**Dansk Motorflyver Union**



Knud Nielsen  
Formand  
Elev Tværevej 3  
8520 Lystrup  
Telefon 4010 7707



Arnborg den 14. september 2007

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: Lene Skov Henningsen

## Høringssvar – flymoms

Hermed følger Dansk Svæveflyver Unions (DSvU) 's kommentarer til den del af det udsendte høringsmateriale om "udkast til forslag om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)", der vedrører ændringerne af moms på leveringer af og til fly.

### Overordnet anbefaling

Vi anbefaler at forslaget trækkes tilbage i sin helhed, idet der efter vores opfattelse udelukkende kan opregnes negative konsekvenser af forslaget, herunder:

- forslaget skaber intet provenue, men vil medføre betydelige administrative omkostninger
- forslaget vil være hæmmende for udviklingen af dansk luftfart indenfor både kommercielle, rekreative og sportslige aktiviteter.

### Specifikke kommentarer

- Hvis forslaget vedtages må det forventes at indkøb af fly på dansk register reduceres væsentligt, idet sådanne indkøb flyttes til lande hvor moms på handel med fly er lavest eller er ikke eksisterende.
- Leveringer til fly vil ligeledes blive flyttet til udlandet med heraf følgende betydelige tab af arbejdspladser bl.a. på de danske flyværksteder.
- Et mindre antal fly på dansk register vil medføre mindre indtjeningsgrundlag for Statens Luftfartsvæsen med heraf stigende gebyrbelastning på den tilbageværende del af brugerne. Tilsvarende vil gøre sig gældende på adskillige andre områder, f.eks. de mindre og mellemstore lufthavne.
- Det er ubestridt, at den sportslige og rekreative del af dansk luftfart, herunder særligt DSvU's aktiviteter, er et meget vigtigt led i "fødekæden" til dansk kommerciel luftfartsindustri. Hvis forslaget vedtages vil den øgede økonomiske belastning være stærkt hæmmende for denne "fødekæde" og det må forudses at dansk luftfartsindustri vil få endnu vanskeligheder ved at skaffe kvalificerede arbejdskraft.
- Lovforslaget kommer samtidigt med at Skatteministeriet den 30. august d.å. har udsendt "udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU-medholdelighed)" hvorved foreslås indført energiafgift på det brændstof der





anvendes til privat fornøjelsesflyvning. Samlet set vil en vedtagelse af de to afgiftsstigninger være en så kraftig stigning i de samlede driftsomkostninger for denne afgrænsede del af dansk luftfart, at privatflyvning må formodes at ophøre i den form vi kender det i dag. Foranlediget heraf skal vi anbefale, at man i Ministeriet sætter sig ind i "Commission Staff Discussion Paper" udgivet af EU Kommissionen den 1.02.2007 med titlen "GENERAL AVIATION IN THE EUROPEAN COMMUNITY" i hvilken der grundigt redegøres for den lette luftfarts vanskelige forhold i Europa sammenlignet med f.eks. forholdene i USA, herunder for de samfundsmæssige bidrag denne del af luftfarten yder såvel økonomisk som socialt.

Der synes ikke at eksistere reelle argumenter for at indføre de forslåede ændringer af momsloven, men fremsættes forslaget alligevel må vi anbefale, at der sker præciseringer af begreberne der anvendes i forslaget.

Vi står gerne til rådighed såfremt Ministeriet måtte ønske uddybning af vores kommentarer.

Med venlig hilsen  
**DANSK SVÆVEFLYVER UNION**

Per Wistisen  
næstformand

---

Århus 12.9.2007  
j.nr. 175.105Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att Lone Lau Jensen**SCANNET**  
Service Center**INDGÅET**  
13 SEP. 2007

Afgift

**HØRINGSSVAR FRA GA-BRANCHEFORENINGEN VEDR LOVFORSLAG OM FLYMOMS****KATASTROFE FOR DANSK LUFTFART!**

Den foreslåede lovændring vil medføre, at al flyvning, reparationer, maling, vedligeholdelse, udlejning, skoling og salg af fly og reservedele for stort set alle andre flybrugere og flykøbere i Danmark end luftfartselskaber i udenrigstrafik med ét bliver 25% dyrere. Det vil være en regulær katastrofe for hele erhvervet indenfor GA (General Aviation - al flyvning udenfor de større luftfartselskaber), da størstedelen af branchen bliver gjort ukampdygtig.

**TAB AF EKSPORT OG ARBEJDSPLADSER**

Erhvervet har en stor eksport, da vi i dag med den 0% momssats der gælder trods høje lønninger og miljøkrav og store gebyrer og afgifter til Statens Luftfartsvæsen er konkurrencedygtige overfor udlandet. Der er mange i udlandet, som får lavet deres vedligeholdelse m.m. i Danmark. Det må forudses, at der vil blive et endog stort tab af arbejdspladser som følge af denne forhøjelse. Uden reelt varsel. Der er ikke kun tale om tab af knowhow men også fremtidig mangel på specialiserede uddannelsessteder til flymekanikere og radiomekanikere m.fl.

**ANDRE LANDE HAR SÆRREGLER**

Mindst ét andet EU-land har en regel, der direkte undtager alle større fly for moms, og den regel er ikke i trit med EU direktivet, men efter det oplyste, er der ingen planer om at ændre deres nationale lovgivning. Det vil være aldeles urimeligt overfor branchen, hvis lovgiver i Danmark retter ind og unuanceret indfører direktivteksten i den danske lovgivning, når et andet fremtrædende medlemsland blot viderefører deres egen undtagelse - hvilket alene vil medføre, at de relevante fly vi i dag servicerer i Danmark flyttes dertil. Det er uacceptabelt og på kanten af det grinagtige, hvis ikke det var så tragisk. Måsser af andre EU-lande opretholder nationale særregler. Det kan vi også i hvert fald i en overgangsperiode.

**TAB AF PROVENU**

Skatteministeriet skriver i lovforslaget følgende vedr. flymoms:

*Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

*Forslaget om flymoms skønnes med en vis usikkerhed at medføre et årligt provenutab for staten på mellem 175 og 200 mio. kr. I finansåret 2008 skønnes et tab på mellem 160 og 185 mio. kr.*

*Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

*Forslaget skønnes med en vis usikkerhed at medføre, at luftfartselskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigsfart, får en økonomisk gevinst på mellem 175 og 200 mio. kr. årligt, som vil kunne medføre et prisfald på ca. 7 % for selskabernes indenrigsflyvninger. Det antages, at forslaget vil betyde, at der i fremtiden kun helt undtagelsesvis vil være selskaber der flyver mindre end 2/3 i udenrigsfart og derfor i momsmæssig henseende vil være "indenrigs-flyelskaber". Sådanne "indenrigsflyelskaber" vil få en meromkostning i relation til indenrigsflyvningerne, der kan betyde stigende billetpriser på ca. 10 % for disse flyvninger.*

Afgift 07-211-1

Akt nr.

110

Advokatfirmaet de la Cour  
Tel. (+45) 70 11 11 22  
Fax. (+45) 70 11 11 33  
www.delacour.dk  
CVR-nr.: 88 18 31 18Århus  
Lille Torv 6, Box 505  
DK-8100 Aarhus CKøbenhavn  
Hammerensgade 1  
DK-1267 København K

Medlem af

- et internationalt netværk  
af uafhængige advokatfirmaerde la Cour er en fusion  
mellem advokatfirmaerne  
de la Cour Opstrup Skovgaard  
og Olesen & Lyager

# DELACOUR

Skatteministeriet bekymrer sig som det fremgår kun om, at udenrigslufftsselskaberne får en økonomisk gevinst på mellem 175 og 200 mio kr. i år 1 og mellem 160 og 185 mio kr året efter, hvilket medfører et tilsvarende tab for staten. Der er slet ikke taget tab af indkomstskat med i beregningerne.

Ændringen vil efter foreningens opfattelse medføre et endog meget stort tab af indkomstskat, da salget af såvel fly som ydelser vil dø ud med det samme. Det vil koste stat og kommuner mange millioner kroner i tabt skatteprovenu. Høringsforslaget omtaler ikke i detaljer, hvordan tabet er beregnet, men det omfatter i hvert fald ikke tab af skatteprovenu fra GA-branchen. Skatteministeriet må være af den opfattelse, at GA branchen overhovedet ikke bidrager til den danske økonomi, hvilket med adskillige hundreder af arbejdspladser ikke er rigtigt.

Der bør udarbejdes et ordentligt gennemarbejdet beslutningsgrundlag som branchen meget gerne medvirker til. Hvis det betyder, at ændringerne må skydes til ikrafttræden om f.eks. 3 år, vil der være **mere end 500.000.000 kr (mere end en HALV MILLIARD)** til rådighed til børnehaver, hjemmehjælpere og velfærd – alene efter skatteministeriets egne beregninger og efter foreningens opfattelse langt mere end det GA-branchens indtjening taget i betragtning.

Det vil være de kommuner, der ligger rundt om lufthavnene, der vil blive hårdest ramt - dem der har omkostningerne til lufthavnene oveni. Hvis værkstederne m.fl. mister omsætning, vil trafikken gå ned og dermed også de indtægter, lufthavnene har. Det er en skrue uden ende. Dette vil være ødelæggende for denne del af luftfartsbranchen.

## SKATTESTOPPET

Efter foreningens opfattelse er en afgiftsændring som denne i strid med skattestoppet. Det er ikke en undskyldning, at det er EU, der forlanger det, og at vi skal rette ind. Hvis andre lande fortsat kan opretholde deres egne regler, kan vi vel også, og da der helt åbenbart er mulighed for at vedtage en lovændring men udskyde ikrafttrædelsen så branchen får en chance for at tilpasse sig, kan skattestoppet samtidigt respekteres. Der er jo allerede gået 3 år siden EU dommen, så den kan ikke retfærdiggøre en tilsidesættelse af skattestoppet nu for at haste lovforslaget igennem, nu.

## DYRERE UDDANNELSER

En momslovsændring som foreslået betyder, at en pilotuddannelse stiger med ca. 25%. Erhvervsuddannelser er fritaget for moms men skolerne kan ikke fradrage købsmoms. Hvis flyene derfor bliver 25% dyrere, vil den samlede pris for uddannelsen stige næsten tilsvarende, da brugen af fly jo er det bærende i enhver pilotuddannelse. Det koster godt 6-700.000 i forvejen at blive erhvervspilot, så med moms oveni på flydelen vil det være langt mere end 100.000 i prisstigning.

Mange flyveskoler har allerede indgået aftale med elever, der rækker langt ud over nytår. Uddannelse af elever uden justering af aftalerne, hvilket vil være aftalebrud, vil uvægerligt betyde tab for flyveskolerne, da deres omkostninger forøges kraftigt.

Danmark er et af de førende lande i EU inden for uddannelse af piloter, og vi er det første land til at implementere den nye pilotuddannelse, MPL, der er en stor eksport succes. Vi har Nordens største flyveskoler i Danmark, og det vil være synd at ødelægge dette, hvilket vil være tilfældet, hvis ændringen gennemføres som foreslået. INGEN kan leve med forhøjede omkostninger på 25%.

En ødelagt dansk GA branche betyder et mindre antal piloter, og da der er pilotmangel allerede, gør det kun ondt værre. At indføre moms ad bagvejen på pilotuddannelsen på denne måde er utilstedeligt. Intet af dette har været tilsigtet med den foreslåede momslovsændring! Man har oplyst i Skatteministeriet, at man ikke har været klar over denne konsekvens. Forarbejdet er ikke godt nok, og det kræver en dialog – ikke kun med flyskolerne men med hele branchen - at indføre en så drastisk ændring.

## INDENRIGSFLYVNING TIL ØERNE

Forslaget medfører, at de selskaber der i dag flyver til og fra de danske øer bliver pålagt 25% moms på deres køb af varer og ydelser, som de ikke kan trække fra og heller ikke overvælte på kunderne, da pri-

serne er hårdt pressede i forvejen. Det vil betyde, at serviceniveauet falder og måske falder helt væk. Rundflyvning for turister vil også blive ramt.

## **ÆLDRE FLYFLÅDE**

En 25% fordyrelse på anskaffelse af nye eller nyere fly vil helt givet medføre, at flyene ikke bliver udskiftet så tit. Det vil betyde en endnu ældre flåde af fly i Danmark, hvilket betyder øget støjtryk og øget CO2 udledning – og så i denne miljøtid! Selvom gamle fly er sikre, så er nye fly endnu mere sikre. Sikkerheden vil heller ikke følge udviklingen, og danske piloter vil være nødt til at flyve rundt i ældre fly med gammel teknologi. Det er der kun bagdele forbundet med.

## **HVAD KAN DER GØRES?**

Vi mener, at ændringen i det mindste må udsættes, sådan at der kan nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra det erhverv, som man ellers reelt er ved at lukke ned. En arbejdsgruppe der kan klarlægge, hvordan vi løser dette i praksis – frem for blot at indføre direktivteksten uden tanke for de mange mennesker, der arbejder i denne branche. Der må konkrete analyser på bordet, så alle kan se, hvilken effekt dette får og for hvem, så erhvervet får en chance for at agere på bedste måde. Det fremgår for eksempel ikke af lovforslaget eller bemærkningerne, hvordan et luftfartsselskab skal forholde sig, hvis det ønsker at sælge et af sine momsfrittede fly? Eller hvad flyveskolerne skal gøre? Eller hvad det har af konsekvenser for uddannelse af mekanikere? Der må laves en seriøs konsekvensanalyse, og det kan ikke være traktatstridigt at lave et seriøst forarbejde, når det har så store konsekvenser, som der er tale om her.

## **OVERGANGSPERIODE**

Branchen må anstændigvis have en længerevarende overgangsperiode på f.eks. 3 år, så erhvervet kan få tid til at indrette sig. Vi har haft den nuværende momslov i 40 år. Det er 30 år siden, at det 6. momsdirektiv kom på banen, og branchen har med rette kunnet gå ud fra, at sådan er det nu engang. Vi har levet med momsloven som den er i 15 år i det Indre Marked og i godt 3 år siden den dom, der er årsag til ændringerne. Det kan ikke pludseligt haste så voldsomt, at branchen ikke får en chance for at tilpasse sig?

At underminere en branche med godt 2 måneders varsel (fra tidligste vedtagelse til ikrafttræden) er uanstændigt - uanset om skattestoppet tages i betragtning eller ej. Masser af selskaber i branchen har indgået aftaler, der rækker langt ud over nytår – aftaler som selskaberne måske har meget svært ved at ændre på som for eksempel ansættelsesaftaler med ansatte, som der måske ikke vil være brug for fremover. Værksteder og reservedelsleverandører har store varelagre købt hjem under de eksisterende regler. Det vil føre til lukninger, når omkostningerne ikke kan justeres men omsætningen falder drastisk – eller hvis omkostningerne stiger men omsætningen er statisk. Der må og skal etableres en længerevarende overgangsordning og en dialog med den samlede branche.

## **KOMPROMIS**

En vedtagelse af lovforslaget men med en senere ikrafttræden efter samråd med branchen burde kunne holde EU kommissionen stangen. Der er ingen saglig begrundelse for at indføre dette uden reelt varsel – tværtimod så koster det mindst en halv milliard i forhold til det foreslåede ovenfor.

## **KONKLUSION**

Forslaget betyder tab af arbejdspladser, tab af knowhow, mindre sikkerhed, færre nye piloter og mekanikere, dårligere infrastruktur, højere billetpriser i Danmark og INGEN fordele overhovedet. En overgangsordning vil derimod gøre det muligt for firmaerne i branchen at tilpasse sig nye tider, så arbejdspladserne m.v. bevares. Samtidig bør det være et helt ufravigeligt krav at andre lande skal ændre deres tilsvarende lovgivning samtidigt. Alt andet er hovedløst.

Lovforslaget medfører et tab på mindst en halv milliard kroner sammenholdt med foreningens forslag om en udsættelse af lovens ikrafttræden. De penge kan vel bedre bruges på hjemmehjælp, børnehaver eller velfærd i øvrigt.

# DELACOUR

En ødelagt dansk GA branche betyder et mindre antal piloter, og da der er pilotmangel allerede, gør det kun ondt værre. At indføre moms ad bagvejen på pilotuddannelsen på denne måde er utilstedeligt.

Alle fortjener en bedre løsning end en ren overførsel af direktivteksten uden hensyntagen til virkeligheden. GA-branchen samarbejder gerne om en fælles løsning til gavn for alle..

Nedenfor er anført de personer, firmaer og organisationer, der d.d. er indmeldt i GA-brancheforeningen.

Jeg gør opmærksom på, at firmaerne naturligvis repræsenterer mange ansatte. Som bilag er vedlagt kopier af breve og e-mails med relevante bemærkninger, som foreningen har modtaget i anledning af lovforslaget.

Med venlig hilsen  
GA-brancheforeningen

  
Advokat Lasse Rungholm, formand  
[lr@delacour.dk](mailto:lr@delacour.dk)

1	Allan Cervin		Aalsgaarde	
√2	Allan Hamilton Jee			
3	Allan Kartin		Ebeltoft	Kartin Gyrocam Luftfoto
4	Anders Jensen			Sindal Flyveklub
5	Anders Larsen			
6	Anders Venning Hansen		Randers	
7	Andrea Welzel			Sindal Flyveklub
8	Andreas Ritzén		Vanløse	
9	Andreas Wehowsky	Privat Firmapilot	København	
10	Arne Bæk			
11	Arne Svendsen		Korsør	
12	Atli Simun Pedersen			Sindal Flyveklub
√13	Bent Esman			BLUE AIR
√14	Bent Larsen	HT		Danfly Aviation ApS
15	Bente Birch Nielsen			Sindal Flyveklub
16	Birger Olsen			Sindal Flyveklub
17	Bjarne Hansen	Quality Manager		
18	Bjarne Jensen		Langeskov	Flyvegruppen OY BKY
19	Bjarne Levisen		Varde	
20	Brian Pastoft	Flyejer OY-BBB	Ebeltoft	
21	C. K Bak		Channel Islands	
22	Carsten Bøgh Poulsen		Hørsholm	
23	Carsten Hoff		Fredensborg	Rådet for større Flyvesikkerhed
24	Carsten Larsen		Brande	Brande Faldskærmsklub
25	Carsten Mols			Tønder Flyveklub - for 75 medlemmer
26	Carsten Ullerup		Vodskov	
27	Christian Klitgaard			Sindal Flyveklub
28	Christian Moensted		Næstved	c/o Scan-Trans Chartering ApS
29	Christian Møller Johnsen		København	
30	Christian Schlichtkrull			Formand for Nordsjællands Flyveklub
31	Christian Toftdahl		Nørresundby	Q-Faldskærmscenter ApS
32	Christian Zilstorff		Farum	Mobintech AS
33	Claus Brøgger	Luftkaptajn	Dragør	SAS
34	Claus Nielsen		Bagsværd	
35	Claus Skjøth Pedersen	Pilot i Flyvevåbnet		

# DELACOUR

36	Donald Thestrup		Vordingborg	
✓37	Ebbe Jensen			Sindal Flyveklub
38	Edgar Vøgg		Frederiksberg	
39	Edvard Flygenring		Såby	Flygenring Production
J 40	Eigil Pedersen			
41	Ejgil Jensen			Sindal Flyveklub
42	Ejner Graversen	Ingeniør M. IDA	Århus	EG Aviation ApS
43	Else Olesen			Sindal Flyveklub
44	Erik Boch			
45	Erik Hougaard	Adm. Direktør	Århus	Verica A/S
46	Erik Mølgaard			
47	Erland Hansen			Sindal Flyveklub
48	Fergus Dignan	Territory Manager	Odense	
49	Finn Filsø		Frederikssund	
50	Finn Møller			Sindal Flyveklub
51	Finn Nielsen			Sindal Flyveklub
52	Finn Schou	Accountable Manager	Herning	F.O Flyservice ApS.
53	Finn Øland	Skoleinspektør	Nivå	
54	Flemming Jensen		København	
✓55	Flemming Jeppsson	Accountable Manager	Roskilde	Danish Aviation College A/S
56	Flemming Olsen			Sindal Flyveklub
✓57	Frank Hansen		Århus	OPM Aviation Services ApS
58	Frank Hansen		Albertslund	
✓59	Frank Hansen			Diamond Aircraft DK ApS
60	Frank Pertou			
61	Gert A. Jensen			Sindal Flyveklub
62	Gert Jensen			Sindal Flyveklub
63	Grethe Madsen			Sindal Flyveklub
64	H.P. Hansen		Vamdrup	Air Service
✓65	Hagbard Storgaard			
✓66	Hans Hunderup			Sindal Flyveklub
67	Hans Ingolf Nielsen	CEO	Sønderborg	Helenia Helicopter Service ApS
68	Hans Jørgen Jacobsen			NordAls Flyveklub
69	Hans Kolby Hansen.		Chester	HANSEN Group Ltd.
70	Hans Norring	Project Manager	Lyngby	Aero Satcom
71	Hans Nørgaard		Haderslev	
72	Hans Ruben		Vedbæk	
✓73	Hans Schmidt	Fabrikant	Svendborg	SIPLAST A/S
74	Helge H. Nygaard		Dragør	
75	Helge J. Madsen			Sindal Flyveklub
76	Helge Leo Pedersen		Årup	Raitex
✓77	Helge Nygaard			
78	Hennig Holskov		Holte	
79	Henning E. Jensen			Sindal Flyveklub
80	Henning Olsen		Kerteminde	Flyvegruppen OY BKY
81	Henning Ravnkilde			Sindal Flyveklub
✓82	Henrik Bukal	Sales Manager		Diamond Aircraft U.K Ltd.
83	Henrik Grandjean-Thomsen			GT Aviation
84	Henrik Hansen			
85	Henrik Hvidtfeldt		Hellerup	HVISTA ApS
86	Henrik Sværke	Senior Sales Executive	Ballerup	
87	Hroar Møllerud	Director	København	COPENHAGEN AVIONICS & MAINTENANCE A/S
✓88	Ib. W. Nielsen			AIRCRAFT LEASING APS

# DELACOUR

89	Ib. W. Nielsen			AEROCENTER APS
90	Ivan Svendsen		Vemmelev	Korsør Flyveplads
91	Ivan W. Andersen			Sindal Flyveklub
92	Jacob Holm		Nibe	
93	Jacob Holm Pedersen			Sindal Flyveklub
94	Jacob Luel Lunøe		Klampenborg	Compco ApS
95	Jacob Reenberg Tolversen		Skævinge	AIR-PHOTO.DK
96	Jacob Thomsen		Vejle	
97	Jan Dahl			
98	Jan H. Christoffersen	Quality Manager	Sandefjord	European Helicopter Center ApS
99	Jan Machenhauer			Sindal Flyveklub
100	Jan Nordstrøm		Hobro	
101	Jan Pock-Steen		København V.	
102	Jan Tøpholm		Holte	
103	Jean Nygaard		Næstved	
104	Jens Frost		Roskilde	Center Air Pilot Academy
105	Jens Jørgen Svenningsen			Sindal Flyveklub
106	Jens Kongsbak			Sindal Flyveklub
107	Jens Larsen			Sindal Flyveklub
108	Jens Otto Ottesen		Hellerup	FM Luftfoto
109	Jens Schmidt		Billund	
110	Jens Søndergaard			Sindal Flyveklub
111	Jens Sørensen		Sæby	
112	Jesper Larsen		Søndersø	Eagle Luftfoto
113	Jesper Schmidt			
114	Jimmy Binderup Andersen	President & CEO		DAO Aviation A/S
115	Joachim Vittrup		Roskilde	
116	Johan Pade		Kbh K.	
117	Johannes Rovsing		Charlottenlund	Estate Investment A/S
118	John A. Hansen	Pilot i SAS	Jægerspris	
119	John Berg		Solrød	
120	John Børsting		Struer	OY-DSS I/S
121	John J.S. Nielsen			
122	John Schultz	Hobby Centret	Ringsted	
123	John. B. Madsen		Grenå	BEMA Trading ApS
124	Johnny Nielsen			
125	Jørgen Kristensen			
126	Kai Møller Andersen		Grenå	
127	Kaj Møller Christensen			Sindal Flyveklub
128	Karina Vinther		Nykøbing F.	
129	Karl K. Nielsen		Varde	
130	Karsten Iversen		Den Haag (Holland)	
131	Karsten Mose		Skagen	
132	Kay Andersen			
133	Keld Baden-Kristensen	SEP-L pilot		Roskilde Flyveklub
134	Kenneth Arly Larsen		Roskilde	CAT flyservice ApS
135	Kenneth P. Jensen			NELLEMANN
136	Kenneth Petersen		Århus	Johannes Petersen ApS
137	Kim Bondo			
138	Kim Gravlev	Privatpilot	Borup	
139	Kim Høybye			Sindal Flyveklub
140	Kjeld Fugholt	CEO		
141	Klaus Damgaard-Jensen		Århus	Damgaard-Jensen A/S
142	Knud Højgaard			

# DELACOUR

143	Knud W. Andersen			Sindal Flyveklub
144	Kresten A. Hammerich	Daglig leder		AirDanica
145	Kresten Dalum		Brande	
146	Kristian Danielsen		Vanløse	Aerodan Luftfoto
147	Kristian Højmark Pedersen		Asperup	
148	Kurt Bager		Vedbæk	
149	Kurt Nielsen			Sindal Flyveklub
150	Kurt Rasmussen			
151	Kaare Jensen		Heddeinge	
152	Lars Andersen		Måløv	
153	Lars Bak-Christiansen			
154	Lars Måge			
155	Lars Nielsen		Odense S	Flyvegruppen OY BKY
156	Lars Rasmussen			
157	Lars Riis			Danish Air Transport
158	Laust Sinding Amelung	Medlem af NF	Charlottenlund	
159	Leif F. Petersen	Erhvervspilot/direktør		Danish air survey ApS
160	Leif Nyholm		Holte	
161	Leif Rydell			DAY TRTO
162	Leif Wiuff		Lyngby	
163	Leo Nielsen		Vodskov	JOHANNES PETERSEN A/S
164	Louis Perriard			
165	Mads Jensen	Direktør		Scandinavian Aircraft Technologies A/S
166	Mads Peter Lübeck		Egå	
167	Magnus Pedersen		Spjald	
168	Marinus			
169	Martin Lundgaard			
170	Martin Madsen			Sindal Flyveklub
171	Martin Skibsted			
172	Merete Strandberg	Unionssekretær	Aabybro	Dansk Motorflyver Union
173	Mette G. Hansen			VIP Partner Fly ApS
174	Michael Adeler-Bjarnø		Charlottenlund	
175	Michael Bo Jensen	Flyver	Holte	
176	Michael Hasselgaard		Jægerspris	
177	Michael Lindgaard Christensen		Fredensborg	
178	Mogens Abrahamsen		Tåstrup	
179	Mogens Nørgaard		Frøderiksberg	
180	Mogens Riis			
181	Morten Juhl Lassen	Adm.chef	Hammel	Frijsenborg Wedellsborg
182	Nicolas Aamot Bødker	Direktør/luftfotograf	Valby	Aamot air ApS
183	Niels Albersten			
184	Niels Arne Johansen			
185	Niels Birch Nielsen			Sindal Flyveklub
186	Niels Brüel			Brüel Developers & Architects
187	Niels Hejlesen			
188	Niels Jensen	President of EHPU	Storvorde	
189	Niels Kock	Flyvelæge		
190	Niels Wester	Medlem af Skydive 2000	Vojens	
191	Olaf Skov Olesen		Hammerum	
192	Ole Baggesen			Sindal Flyveklub
193	Ole Beck		Kbh Ø.	
194	Ole Brinch Petersen			
195	Ole Brinckmeyer			



# DELACOUR

196	Ole Erik Nør-Jensen	Kaptajn	Albæk	
197	Ole Haugsted			Sindal Flyveklub
198	Ole Sander		Djursland	OY-BCB
199	Ole Smedegaard	PPL(A)	Sølrød Strand	
200	Ole T. Steffensen	pens. Luftkaptajn	Dragør	
201	Ove B. Hillersborg		Hølsterbro	
202	Palle Dønvang		Viborg	
203	Palle Olesen			Sindal Flyveklub
204	Palle Thomsen	Adm. Direktør	Jyllinge	
205	Palle Westergaard			
206	Per Alkærsig			Alkair Aircraft Brokers
✓207	Per Faldborg Olesen		Dragør	Delacour
208	Per N. Kristiansen	Kaptajn	København S.	
209	Peter Bache		Tureby	
210	Peter Hansen		Sønderborg	
211	Peter Julsgaard			Nordflex Assurance A/S
212	Peter Miki Schjoett		Billund	
213	Peter Rasmussen		København	
214	Peter Teilmann	Direktør	Fredensborg	TF-Trading A/S
215	Peter V. Kristiansen		Skydestrup	
216	Peter Wendelboe	Formand for Grenå Flyveklub		
✓217	Pia B. Askholm			Billund Air Center A/S
218	Poul Andersen		Risskov	
219	Poul Erik Thomsen		Ejby	dd-IT ApS
220	Poul H Hansen		Nysted	Aero-Partner I/S
221	Poul Meldgaard Knudsen		Herning	Nordaninvest A/S
222	Poul Münsberg		Slagerup	
223	Poul Mørkenborg		Odense SØ	Flyvegruppen OY BKY
224	Poul Vedersø	Formand		Roskilde Flyveklub
✓225	Povl Toft	Næstformand	Ringkøbing	Danmarks Flymuseum
226	Preben Christensen		Agedrup	Flyvegruppen OY BKY
227	Preben Jensen	Luftkaptajn	Næstved	
228	Preben Jensen		Svendborg	OY-AOZ
229	Preben Møller		Havndal	
230	Rasmus Brøgger Johansen	First Officer	Kbh S.	Jetx
231	Rasmus Aas Pedersen	pilot	Århus N.	ESK721
232	René Jacobsen	Director		Adhoc Consult ApS
233	Robert Svennum			Sindal Flyveklub
234	Rolf S. Christensen		Nykøbing F.	
235	Rudy Fjord		Odense	
236	Rune Nielsen		København S	Flyvegruppen OY BKY
237	Simon Lorenzen		København	
238	Simone Aaberg Kærn		København K	Flying Enterprise Production ApS
239	Steen Herdel			Waterfront
240	Steen Paulsen		Roskilde	
241	Steen Ulrich			
242	Stephan Skovgaard			
243	Stig Elversøe			Sindal Flyveklub
✓244	Stiig Lomholt Hougesen			
245	Susy Andersen			Sindal Flyveklub
246	Sven Bremer	Accountable Manager	Rønne	Baltic Air Service ApS
247	Svend Jensen			Sindal Flyveklub
248	Svend Olhoff	Advokat	Hellerup	
249	Svend Åge Holst	Formand af Skydive 2000		

# DELACOUR

250	Svend Aage Secher			
✓251	Sven-Erik Hørmann			Digidan ApS
252	Søren Bue Holtze	Projektleder		MT Højgaard a/s
253	Søren Christiansen	CEO/Adm. Direktør	Vojens	Danfly Aviation ApS
✓254	Søren Dolriis			
255	Søren Fønсков	EKRK/EKMB		
256	Søren Grum-Schwensen		Ikast	
✓257	Søren Kristensen		Nykøbing sj.	
258	Søren Perby			
259	Søren S. Christensen	CEO	København	Airdanica Aviation training
260	Søren Thomsen			
✓261	Tage Olesen			Sindal Flyveklub
262	Thomas			
✓263	Thomas Fest		Herlev	Fest Data ApS
264	Thomas Lindekilde Hansen			Skive
265	Thomas Vestergaard			Sindal Flyveklub
266	Thomas Vesth	Helikopterpilot	Odensen	
267	Thorbjørn Andersen			Sindal Flyveklub
✓268	Thorbjørn Busk Hededal		Frederiksberg	
269	Tom Clausen			Sindal Flyveklub
270	Tonny Brohus			
271	Torben Andersen			
✓272	Torben Biehl Jensen		Haderslev	Jensen Aircraft
273	Torben Jensen	virksomheds ejer	Tårs	
274	Torben Kjær			
275	Tue Friis-Hansen		Rødovre	AIRCRAFT ApS
276	Ulrik Olsen-Eeg		Frederiksberg C.	Lingo ApS
277	Vagn Krogsgaard			Sindal Flyveklub
278	Viktor Ferens			Sindal Flyveklub
279	Wagner Nørlev			Sindal Flyveklub
280	Willy Jensen			
✓281	Peter Nordquist	Indehaver	Marstal	Starling Air

# Lasse Rungholm

+2eh

**Fra:** F.O.Flyservice [fofly@fofly.dk]  
**Sendt:** 3. september 2007 15:29  
**Til:** Lasse Rungholm  
**Emne:** Hørings svar ved. lovforslag vedr. flymoms.

Hej Lasse

Vi bakker helhjertet op, omkring dit initiativ om at protestere vedr. indførelse af moms på fly samt reparation og salg af reservedele til disse. Vi er glad for at nogen har overskud til at kæmpe hvilket er svært for en lille virksomhed der i forvejen er tyngt af byrder fra det offentliges side.

Lovforslaget kan udvikle sig til en katastrofe for vores firma og branchen.

Vi, i vores firma, er forhandler af Rotax flymotorer i Danmark. Rotax firtakts motorer benyttes, i næsten dominerende grad, i alle de nye UL og VLA flytyper samt motorsvævefly. Alle disse fly er reelt stedet hvor uddannelsen starter for nye piloter, fordi udgiften her er nede i et beløb hvor den "almindelige mand" kan være med.

De nye skolingsregler der er under udarbejdelse, hvor en del af den optjente flyvetid, man evt. har erhvervet sig ved skoling og flyvning i et UL / VLA fly, vil også blive 25% dyrere, oveni kommer så den udgift, at man formentlig ikke fortsat kan benytte afgiftsfri brændstof, som hidtil, dvs. at brændstoffet stiger med 5 - 6 kr til 14 - 15 kr. pr liter, dvs. en fordyrelse pr. flyvetime på op til 200 kr for de små skoleflys vedkommende, -- der oveni kommer så, med et slag, den forslåede moms på alle de øvrige omkostninger. Efter min opfattelse vil tilgangen af nye piloter vil blive katastrofal.

F. eks i USA "plejer" man tilgangen af nye piloter ved et projekt der hedder "Young Eagles". Man giver de unge mennesker attraktive betingelser ifm. uddannelse på lette fly, fordi hvis denne spæde interesse for flyvning hindres vil det ikke vare længe før pilotmanglen bliver meget større end den er i dag. Danmark / Danske flyveskoler, er i dag en betydelig faktor når det gælder uddannelse af nye piloter i Europa, hvilket vil minimeres voldsomt hvis der fremover skal betales moms på klubskoling samt ny tilkommende fly.

Vores firma har endvidere forhandlingen af forskellige udenlandske produkter til beklædning af fly. Som reglerne er nu har vi en udbredt handel til de nærmeste nabolande, samt en del af vores arbejde på værkstedet udføres for udenlandske flykunder, udelukkende fordi der ikke skal betales moms af disse aktiviteter. Hvis lovforslaget om flymoms gennemføres må vi se i øjnene at denne aktivitet falder bort omgående samt at det offentlige dermed får en mindre skatteindtægt pga. vores manglende eller formindskede aktivitet. Hvis lovforslagets gennemførelse, får samme effekt som vi frygter, vil det også betyde en arbejdsplads mindre i vores lille firma (3 personer).

Hvis lovforslaget alligevel bliver stemt igennem bør det i hvert tilfælde ske over en årrække, 4 til 6 år, så vi har en mulighed for at få afviklet vores varelager, der efterfølgende vi blive meget langsommere omsætteligt end tidligere, når prisen med et slag øges med 25% og Danmark samtidig, reelt fratages muligheden for at have denne samhandel med andre lande.

Det er vores opfattelse at det samlede provenu for staten vil være langt mindre, efter forslagens indførelse, end med de nugældende regler.

Hvis reglerne ændres bør der som minimum være ensartede regler inden for EU.

Med venlig hilsen

Accountable Manager  
Finn Schou

F.O.Flyservice Aps.  
Herning Flyveplads  
Skinderholmvej 19  
DK 7400 Herning

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Jimmy Binderup Andersen [jia@dao.dk]

**Sendt:** 3. september 2007 08:31

**Til:** Lasse Rungholm

**Emne:** ja tak - jeg vil gerne være med

(=ret)

På vegne af DAO Aviation og 30 arbejdspladser.

Med venlig hilsen/Best Regards

Jimmy Binderup Andersen  
President & CEO  
DAO Aviation A/S  
Phone +45 4619 1219  
Mobile +45 2325 7024  
Fax +45 4619 1149  
Email: [jia@dao.dk](mailto:jia@dao.dk)  
Web: [www.dao.dk](http://www.dao.dk) 2

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Poul Vedersø [poul@vedersoe.eu]  
**Sendt:** 2. september 2007 21:47  
**Til:** Lasse Rungholm  
**Emne:** Moms på privatflyvning.

Ja tak, jeg vil gerne være med, og jeg tillader mig også at repræsentere 400 medlemmer fra Roskilde Flyveklub (Danmarks største flyveklub). Jeg har desværre ikke fået foreningens udkast til høringssvar, men håber at få det tilsendt pr. e-mail. Du vil formentlig også få nogle enkeltmedlemmer fra klubben, da jeg har sendt din opfordring til samtlige medlemmer. Vi håber naturligvis alle, at dit initiativ vil få en positiv (set fra vores side) indflydelse på beslutningsprocessen og den endelige beslutning.

Venlig hilsen

Poul Vedersø  
Formand  
Roskilde Flyveklub  
poul@vedersoe.eu  
Tlf: 4656 3599

**Lasse Rungholm**

---

**Fra:** Kim Gravlev [k9@sport.dk]**Sendt:** 2. september 2007 14:57**Til:** Lasse Rungholm

Borup

2. september 2007.

(cc lv)

Ændring af moms

Undertegnede ønsker at støtte en mere grundig undersøgelse af konsekvenserne omkring lovforslaget. Branchen er i forvejen trængt og en prisstigning på 25 % vil stort set lukke for såvel privat som business flyvning i Danmark.

Med venlig hilsen

privatpilot

Kim Gravlev  
Bygmarken 11,  
4140 Borup.  
2670 0266

---

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.  
Den har indtil videre sparet mig for at få 146 spam-mails  
Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails.  
Hent en gratis SPAMfighter [her](#).

**Lasse Rungholm**

---

**Fra:** kiversen@tmse.nl  
**Sendt:** 2. september 2007 14:02  
**Til:** Lasse Rungholm  
**Emne:** Forslag aendring i Momsloven

Stoette til GA-Brancheforening

Att: Advokat Lasse Rungholm

Jeg skal hermed formelt tilkendegive mit oenske om at stoette den nystiftede GA-Brancheforening i Danmark med det forestaaende arbejde i forbindelse med det den 24 august udstedte hoeringsforslag om aendring af Momsloven i Danmark.

Mvh

Karsten Iversen  
Prinses Marijkestraat 59  
2595 TL, Den Haag  
Holland

+31 6 5354 7444

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Hans Jørgen Jacobsen [airjac@danbonet.dk]

**Sendt:** 2. september 2007 13:05

**Til:** Lasse Rungholm

**Cc:** Mogens Carstensen; Niels Jørgen Rasmussen; Otto Wildenschild; Jan Erik Thorsen

**Emne:** Flymoms

Ja tak, vi vil gerne være med.

Vi, NordAls Flyveklub omfatter 65 medlemmer og vi har 7 fly hjemmehørende i Nordborg.

Med venlig hilsen  
Hans Jørgen Jacobsen  
NordAls Flyveklub

(= 2/1)

---

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.  
Den har indtil videre sparet mig for at få 2122 spam-mails.  
Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails.  
Hent en gratis SPAMfighter [her](#).



**Lasse Rungholm**

---

**Fra:** C. K. Bak [ckb@internet.alderney.gg]**Sendt:** 1. september 2007 22:02**Til:** Lasse Rungholm**Emne:** Flymoms

"Ja tak - jeg vil gerne være med" i protesten.

Mit fly OYEGZ er stadig på dansk register, selv om jeg bor på Channel Islands. Der er ikke VAT på Jersey. Et generelt lavere omkostningsniveau medfører, at flyvedlighedsniveauet i dag udføres til ca. 50% af nuværende danske priser.

Dersom momsændringen gennemføres uændret, tager jeg besværet med at omregistrere flyet og få det serviceret på Jersey.

mvh,  
C. K. Bak  
Les Abris, La Brecque  
Alderney GY9 3TJ  
Channel Islands

*(Handwritten signature)*

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Torben Biehl Jensen [tj@thecankey.com]

**Sendt:** 1. september 2007 21:22

**Til:** Lasse Rungholm

**Emne:** Indmeldelse i GA branche foreningen

Hej Lasse,

Jeg er selvfølgelig med. Til statistikken har jeg OY-BSF, FRA, TBJ, TBK, TBM samt flymekaniker- og PPL-certifikat.

Mvh  
Torben

Jensen Aircraft  
Naffet 28A, 2  
6100 Haderslev

(E. Jensen)

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Ivan Svendsen [is@svendsen-data.dk]

**Sendt:** 1. september 2007 18:01

**Til:** Lasse Rungholm

**Emne:** GA

Hej Lasse Rungholm,

Jeg vil meget gerne slutte op om det arbejde der skal gøres imod de nye tiltag imod flyvning i Danmark.

Det virker helt hovedløst og vil ikke give penge af betydning i statskassen, idet de "store" fly og de rige mennesker bl.a. Jyllands Posten omtaler, formentlig køber ind til deres firma og ikke privat.

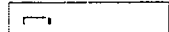
Der er efter min opfattelse to andre væsentlige opgaver at tage fat på.

- Afgift på Avgas
- BL 7-16 ny udgave. Her ønskes meget store områder af Danmark lavet til no-flyzone.

Jeg hører meget gerne om udviklingen.

Med venlig hilsen  
Korsør Flyveplads - EKKO

**Ivan Svendsen**  
Ormeslevvej 34  
4241 Vemmelev  
Mob: +45 20138835



**Lasse Rungholm**

---

**Fra:** Torben Jensen [tj@vendelbo-vans.dk]**Sendt:** 1. september 2007 11:30**Til:** Lasse Rungholm**Emne:** GA

Hej

Det er godt at der nogen som gør noget. Jeg har selv været med til at få loven om autocampere ændret for flere år siden og har siden løbende deltaget med høringssvar og forhandlinger som er en lang proces som for det meste går op ad bakken, men det er så til gengæld endnu mere tilfredstillende når det lykkedes.

Som PPL pilot og virksomheds ejer er jeg afhængig af at jeg kan leje en maskine når jeg har brug for det (overvejer at købe). Vi er en lille nordjysk virksomhed med egen afdeling i Flensborg, Malmö & Örebro samt forhandlere specielt i Sverige og er derfor afhængig af kortest mulig rejsetid og omkostninger og vi ligger jo i et yderområde og ikke lige centrum af begivenhederne, men der har vi så baseret os på denne mulighed for at kunne komme hurtigt frem.

Håber det kan bruges til noget og du er velkommen til at kontakte mig for yderligere

Mvh. Torben Jensen, Vendelbo Vans, Tårs

Du kan finde inspiration til dit eventuelle brev i det vedhæftede udkast.

Under alle omstændigheder bedes du bakke op om foreningens arbejde ved at sende os en "ja tak - jeg vil gerne være med" mail til undertegnede på [lr@delacour.dk](mailto:lr@delacour.dk) eller via brev til

GA-brancheforeningen  
c/o DELACOUR  
Lille Torv 6  
8000 Århus C.

Vi forventer at få foretræde for udvalget, og jo flere der er tilmeldt, jo bedre står vi. Spørgsmål eller kommentarer kan sendes til mig via mail. Du må meget gerne sende denne mail/dette brev videre til dem du kender, der har interesse i luftfart.

Med venlig hilsen  
GA-Brancheforeningen

Advokat Lasse Rungholm  
[lr@delacour.dk](mailto:lr@delacour.dk)

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Familien Vesth [westhy@webspeed.dk]

**Sendt:** 1. september 2007 11:00

**Til:** Lasse Rungholm

**Emne:** lovforslag om flymoms

Hej

Jeg bakker også op om foreningens arbejde for at få lovforslaget behandlet på en ordentlig måde, med repræsentanter fra branchen, hvilket åbentbart ikke er tilfældet nu.

Et sådan lovforslag, som resulterer i, at alle omkostninger omkring flyvning på ikke udenlandske ruter, blive 25% dyrere.

Jeg er selv helikopterpilot med en lang karriere foran mig, og jeg kan sagtens se hvordan hele denne sag kan ende, og skade branchen generelt.

Mvh.

Thomas Vesth  
Kærsagerhaven 19  
5260 Odense S.

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Henning Olsen4 [henning@keef.dk]  
**Sendt:** 12. september 2007 10:30  
**Til:** Lasse Rungholm  
**Emne:** Momsen

**Vedhæftede filer:** ATT216751.txt



ATT216751.txt  
(289 B)

Ja tak - vi vil gerne være med - og i øvrigt kan vi i den fulde udstrækning tilslutte os Advokat Henrik Kleis' udmærkede formulering af konsekvenserne af den foreslåede lovændring.

Vi er en flyvegruppe, som opererer et ganske almindeligt PA 28 140 fly og har gjort det i 24 år. Vi kunne ønske os, at det blev os selv og eventuelt vort helbred, som skulle være afgørende for vor fortsatte flyvning - og ikke en urimelig og alt for uovervejede forhøjelse af udgifterne til vor flyvning.

Flyvegruppen OY BKY:

Henning Olsen  
Over Kærbyvej 87  
5300 Kerteminde

Bjarne Jensen  
Havrevænget 16  
Birkende  
5550 Langeskov

Preben Christensen  
Buen 15  
5320 Agedrup

Poul Mørkenborg  
Østparken 38  
5220 Odense SØ

Lars Nielsen  
Vårvangen 5  
5260 Odense S

og søn  
Rune Nielsen  
Engvej 172 st.th  
2300 København S

Side 1 af 1

→ medlem

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Ole & Gitte Strandbygaard [ole-gitte@privat.dk]  
**Sendt:** 10. september 2007 18:05  
**Til:** llj@skm.dk  
**Emne:** Vedr. Lovforslag om flymoms §34 stk. 1 nr. 7,8,9 vedr fly

Skatteministeriet  
Nicolai Eiftveds Gade 28  
1402 København K  
Att: Lone Lau Jensen

Hørringsvar fra Ole Strandbygaard certifikat nr: DK/PPL(A)210271-1929

Jeg vil modsætte mig dette lovforslag  
Jeg har nu i 4 år haft certifikat til fly PPL  
Der bliver færre og færre unge med PPL certifikat da det er en MEGET dyt at tage certifikat til privat brug men denne hobby og  
med dette lovforslag bliver den hobby 25 % dyrere Ikke nok med at mit certifikat kostende rigtig mange penge. Hver gang jeg vil ud med min familie på søndags tur koster det mig 600-700 kr.  
Dette er meget i mit budget. Vi har 3 børn, den kostbare tid jeg har med mine børn og kone "Fritiden" vil jeg gerne kunne vise dem Danmark fra Luften  
Men hvis vi skal til at betale 25 % mere på flybrændstof og reservedel komme vi nok ikke så meget ud mere Uddannelser er meget dyr i forvejen og det er jo en af de uddannelser staten ikke hjælper med.  
Derfor vil jeg gerne modsætte mig dette lovforslag

Med venlig hilsen

Ole Strandbygaard  
Danmarksgade 5  
6950 Ringkøbing

1 2 3 4

---

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.  
Den har indtil videre sparet mig for at få 160 spam-mails  
Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails.  
Hent en gratis SPAMfighter [her](#).

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** henning.holskov@mail.tele.dk

**Sendt:** 10. september 2007 12:22

**Til:** Lasse Rungholm

**Emne:** Indsigelse

Tak for dit initiativ. Naturligvis vil jeg gøre indsigelse og specielt fremhæve 2 forhold:

- 1) Beflyvning af danske småer
- 2) Uddannelse af nye piloter. - Nu, hvor der kun uddannes så få piloter i flyvevåbnet med lang bindingsperiode, så har vi brug en underskov af unge piloter, som selv stort set står for udgifterne til uddannelsen.

Med flyverhilsen fra

Hennig Holskov  
Birkebakken 20.A.  
2840 Holte  
(Privatpilot gennem 47 år)



## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Jean Nygaard [JN@nygaards-auto.dk]

**Sendt:** 10. september 2007 11:25

**Til:** llj@skm.dk

**Emne:** Vedr. flymoms, hørings svar

Hej Skat.

Vi er medejer af en 4-personers flyver, som bruges både erhvervsmæssigt og rekreativt.

Vi er blevet opmærksomme på, at man vil indføre moms på alt vedrørende denne type fly, da vi ikke er et stort flyselskab.

Vi går samtidig ud fra, at man vil tilsikre muligheden for momsrefusion vedrørende erhvervsrelateret flyvning, ligesom det er tilfældet med alle andre erhvervsrelaterede aktiviteter. I den forbindelse forudser vi en masse bøvl med at differentiere mellem erhverv- og rekreativ flyvning. I forvejen holder vi alt vedr. certifikater osv. udenfor den erhvervsmæssige del, og det er vores vurdering, at ca. 2/3 af den samlede flyvning er erhvervsrelateret.

Men hvad med vedligeholdelse af certifikat ? - træningsflyvninger, airwork, landingsøvelser, som kan være nødvendige for at kunne opretholde retten til at flyve ? - er det så erhvervsrelateret eller privat ?

Vi må på det kraftigste anmode og bede om, at man revurderer forslaget og sørger for at inddrage så mange som muligt, så alle facetter kan blive belyst, og det i praksis bliver muligt at gennemføre på en fornuftig måde. Både for os som virksomhed, som privatperson, og for Skat, der ellers må imødesee et hav af forespørgsler og/eller retssager for at få afklaret konditionerne for flyvning i Danmark.

Med venlig hilsen

Kilogo nr. 1 ApS / Nygaards Auto, Næstved A/S / OY-SPL Gruppen I/S

Jean Nygaard  
Hedetofte 46  
4700 Næstved

**Lasse Rungholm**

---

**Fra:** Hroar Møllerud [hm@cph-avionics.dk]**Sendt:** 10. september 2007 10:47**Til:** Lasse Rungholm**Cc:** Eric Lon Huber; Flemming Madsen; Jan Benny Jensen; Michael Hansen; Svend Andersen**Emne:** Moms på fly

Hej Lasse

Tak for fremsendt udkast til skatteministeriet vedr. moms på fly-branchen.  
Vi støtter naturligvis op omkring jeres modstand omkring dette.



Best Regards/ Venlig Hilsen

Hroar Møllerud  
Director**COPENHAGEN AVIONICS & MAINTENANCE A/S**

Hawker Beechcraft Service Center Denmark

PHONE +45 4619 1111 DIRECT +45 4616 1445

MOBIL +45 2046 3263 FAX +45 4619 0029

E-MAIL HM@CPH-AVIONICS.DK

www.hawkerbeechcraft.dk

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** stephan skovgård [tonitio@ofir.dk]

**Sendt:** 10. september 2007 00:57

**Til:** Lasse Rungholm

**Emne:** "ja tak – jeg vil gerne være med" mail

Hej,

hermed min opbakning til GA-brancheforeningens arbejde for at få de nye moms regler i forhold til flyvning ændret.

Jeg er i udlandet lige nu, så jeg har desværre ikke mulighed for at sende et høringssvar til skatteministeriet. Jeg vil dog blive meget berørt af ændringerne i momsreglerne hvis de træder i kraft da jeg stærk regner med at starte på pilotuddannelsen i DK inden næste sommer. Men de planer vil højst sandsynligt ændres hvis de nye regler træder i kraft.

I har min fulde opbakning!

Hilsen

Stephan Skovgaard

"tonitio" på pilots

Kopi f:

Henning P. Holskov  
Birkebakken 20.A.  
DK 2840 Holte.

G.A. Brancheforeningen

Tlf. \* 45 - 45 41 18 12  
E-mail: henning.holskov@mail.tele.dk

m.v.h.

*Henning P. Holskov*

Skatteministeriet  
Nicolai Eigvedsgde 28  
1402 København K.

Att: Lone Lau Jensen

10/9-2007

Indsigelse vedr. lovforslag om flymom.

Herved tillader jeg mig at gøre indsigelse - specielt baseret på følgende 2 punkter:

- 1) Danmark er et Ø-rige, og selv om Flyvevåbnet er behjælpelige med redingshelikoptere i alvorlige tilfælde, så må ø-boerne i stor udstrækning basere sig på privatflyvning i en lang række tilfælde, når det gælder kontakten med det øvrige land. - Og ø-boerne er med få undtagelser ikke formuende, hvorfor en forhøjelse i flypris med 25% er en alvorlig sag.
- 2) I fremtiden kommer vi til at mangle piloter, idet flyvevåbnet nu uddanner langt færre piloter end før, og hertil kommer, at piloterne i dag har en lang bindingsperiode til flyvevåbnet - i modsætning til tidligere, hvor en uddannet pilot kun var pligtig til at forblive i tjenesten i 5 år.

Vi er derfor afhængige af en underskov af unge mennesker, som gerne vil uddanne sig til piloter, men som er hårdt spændt økonomisk, idet de selv må betale den overvejende del af uddannelsen.

Hvis disse vordende piloter fravælger pilot-uddannelsen bliver vi afhængige af udenlandske piloter - måske fra lande, hvor man ikke er så nøjeregnende med sikkerheden - se f.eks. de internationale statistikker for flyveulykker.

Med venlig hilsen,

Henning P. Holskov.

*Jeg synes selv, at det  
op? er et argument*

## Lasse Rungholm

---

**Fra:** Thomas Lindekilde [thomas\_lindekilde@hotmail.com]

**Sendt:** 5. september 2007 09:02

**Til:** Lasse Rungholm

**Emne:** ja tak - jeg vil gerne være med

Hej

Jeg er pilot elev og i gang med at tage erhvervscertifikat. Og jeg finder dette lovforslag dybt uacceptabelt når jeg i forvejen skal låne en halv million i banken til en selvfinansieret uddannelse.

Universitetsstuderende osv. Bliver forkælet i H... og R.. Her kan man ikke engang få SU til den praktiske del af uddannelsen hvis man tager den modulært ☹

Havde bare lige brug for at få det sagt.

---

Mvh. Thomas Lindekilde Hansen  
Allegade 53, 1. sal  
7800 Skive

Tlf / Fax: + 45 96147088  
Mobil: + 45 29727088



[thomas\\_lindekilde@hotmail.com](mailto:thomas_lindekilde@hotmail.com)

MODTAGET

11 SEP. 2007/15

**FLYINVEST Aps.**

Ingridsvej 23  
DK-9000 Aalborg

CVR: 27 68 32 74

GA-branceforeningen  
c/o DELACOUR  
Lille Torv 6  
8000 Aarhus C

Aalborg, den 07-09-2007

Undertegnede siger "ja tak" – jeg vil gerne være med til at bakke op om foreningens arbejde.

Med venlig hilsen  
Flyinvest Aps.

  
Ole Jensen



Swimmingpools  
SPA - Boblebad  
Per H. Kristensen A/S

[www.phk.dk](http://www.phk.dk)

Per H. Kristensen A/S  
Ulstrupvej 5 DK-4682 Tureby,  
v/Herfølge  
Telefon 5628 3510  
E-mail: [info@phk.dk](mailto:info@phk.dk)  
Postgiro 3 38 24 19  
Bank: Danske Bank  
Køge afd.

MODTAGET

11 SEP. 2007 /kr

GA - brancheforeningen  
c/o Delacour  
Lille Torv 6  
8000 Århus C.

07.09.2007

Phk

Vedr. modtaget skrivelse ang. fly - moms.

Jeg sender herved min fulde opbakning og et JA TAK, jeg er med.

De Venligste Hilsner

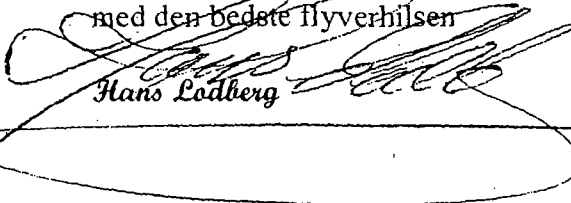
Per Holger Kristensen  
Direktør.

Ga-brancheforeningen  
DELACOUR  
Att Lasse Rungholm  
Lilletorv 6  
8000 Århus C.

Søndervig den 3 september 2007

Vedr Indførelse af moms på GA.

Hermed min uforbeholdne tilslutning, til høringssvaret, det vil få store konsekvenser  
For en i forvejen alt for presset branche, skal det komme må det i alt fald gøres mere lempeligt  
som foreslået i Deres Svarkrift,  
Idet jeg håber på en stor opbakning og at indsatsen må lykkes, forbliver jeg  
med den bedste hlyverhilsen

  
Hans Lodberg



SCANNET  
Service Center



Telephone +45 74 12 22 22  
Fax +45 74 12 22 78  
Mobile +45 20 99 22 77  
email alex.dyrgaard@cimber.dk

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: Lone Lau-Jensen

FAX 33 14 91 05

SGD, 14 SEP 2007  
SKM ref.: J.nr. 2007221-0001  
Vor ref.: ALX

### Høringssvar - Forslag til ændring af momsloven

Tak for skatteministeriets brev af 24. August 2007 om teknisk høring af forslag til ændring af momsloven.

For god ordens skyld bemærker Cimber, at selskabet var part i den sag for EF-domstolen, som har givet anledning til lovforslagets del om "flymoms". Cimber tillader sig at gå ud fra, at Skatteministeriet er bekendt med selskabets sag og de nærmere omstændigheder vedrørende selskabets forhold.

Alligevel finder Cimber anledning til indledningsvis kort at bemærke, at selskabet i de 8 regnskabsår som selskabets sag - der nu er afsluttet - har omfattet, har ligget forholdsvis tæt på den grænse for, hvornår et flyselskab skal anses for hovedsagligt at flyve i udenrigsfart, som fremgår af udkastet til lovforslag.

----oo0oo----

Cimber har væsentlige bemærkninger til de dele af forslaget, som vedrører "flymoms".

----oo0oo----

Cimber bemærker generelt, at det ikke alene af hensyn til selskabet, men også af hensyn til andre luftfartsselskaber, er vigtigt, dels at den danske lov nu bliver i overensstemmelse med det EU-retlige grundlag, herunder momsdirektiverne og EF-domstolens praksis, dels at loven kommer til at indeholde klare begreber og letanvendelige grænser, således at luftfartsområdet i videst muligt omfang kan indrette sig i tillid til en klar lovgivning og undgå langvarige drøftelser og yderligere sager med skattemyndighederne.

Det er desværre Cimbers klare vurdering, at det foreliggende forslag ikke tilgodeser de nævnte hensyn. Tværtimod mangler forslagets indhold klarhed og præcision.

Det er derfor helt centralt for Cimber - og for andre luftfartsselskaber - at udkastet til lovforslag ændres, som konkret anført nedenfor.

----oo0oo----

AM 164



Side 2 af 6

Forslagets § 1, nr. 8, indeholder bl.a. følgende bestemmelser om, hvad der er momsfrit:

*"10) Salg, ombygning, reparation, vedligeholdelse, befragning og udlejning af fly, som anvendes af luftfartsselskaber, der mod betaling hovedsageligt flyver i udenrigstrafik, samt levering, udlejning, reparation og vedligeholdelse af disse flys faste udstyr."*

Skatteministeriet har med anvendelsen af ordet "hovedsagligt" valgt at bruge samme ord, som findes i den danske version af momsdirektiverne. Imidlertid har ordet i den danske version - hovedsageligt - en helt anden betydning, end det tilsvarende ord i andre sprogversioner af momsdirektiverne. Dette påpegede EF-domstolen i sin dom i selskabets sag. Af dommen fremgår følgende i præmis 38:

*"Der skal ved denne fortolkning tages hensyn til den forskel, der er mellem visse sprog-versioner af den omhandlede bestemmelse. I den franske, italienske, spanske og portu-gisiske version af sjette momsdirektivs artikel 15, nr. 6, anvendes nemlig ordet "essen-tiellement" eller det, der svarer hertil, hvorimod der i den danske, tyske, engelske og ne-derlandske version henholdsvis anvendes ordene "hovedsageligt", "hauptsächlich", "chiefly" og "hoofdzakelijk"....."*

Ordet "hovedsageligt" dækker ikke det samme som ordet "essentiellement" dækker på fransk. Det betyder, at det ikke er hensigtsmæssigt - og faktisk vil være direkte misvisende - hvis ordet hovedsageligt anvendes i den danske lovtæst. EF-domstolen tilføjer i præmis 38 følgende:

*"...Ifølge de sidstnævnte udtryk omhandler den angivne bestemmelse luftfartsselskaber, hvis udenrigstrafik blot har en vis overvægt i forhold til anden trafik end udenrigstrafik, mens udenrigstrafikken ifølge de førstnævnte udtryk skal være så godt som den eneste virksomhed for disse selskaber."*

For at bringe den danske momslov i overensstemmelse med EF-domstolens præmisser, må derfor anvendes et ord eller en række af ord, som beskriver noget, der hverken er "hovedsageligt" eller er "essentiellement". Hvor grænsen skal lægges, er udtrykt af EF-domstolen i præmis 39, som har følgende ordlyd:

*"Det kan udledes af denne analyse, at selskaber, hvis anden virksomhed end udenrigsvirksomhed kan konstateres at være af mærkbart mindre omfang end deres udenrigsvirksomhed, under alle omstændigheder skal betragtes som selskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigstrafik."*

Hvis et luftfartsselskabs anden virksomhed end udenrigsvirksomhed således er af "mærkbart mindre omfang" end dets udenrigstrafik, er der tale om et selskab, der kan modtage momsfritagne varer og ydelser (et "momsfritaget" selskab).

----0000----

EF-domstolen udtaler sig ikke nøjagtigt om, hvor grænsen skal ligge. "Mærkbart mindre" omfatter måske ikke en forskel på 4% (49%/51%) og under alle omstændigheder en forskel på 50% (1/3 = 33,33%/66,66%). At der skal være tale om en forskel på mindst 50% (dvs. at udenrigsandelen skal være dobbelt så stor som andelen af anden trafik) for, at der foreligger et "mærkbart mindre omfang", er imidlertid under ingen omstændigheder i overensstemmelse med en almindelig forståelse af mærkbart mindre.

En forskel på 10% (47,5%/52,5%) må under alle omstændigheder anses for at være



mærkbart mindre. Ordlyden i loven bør være klar og utvetydig, og Cimber Air anmoder ministeriet om at indsætte forskelsangivelsen svarende til 10% direkte i lovteksten i momsloven.

---oo0oo---

Skatteministeriet foreslår at der i § 1, nr. 10, indsættes følgende:

*"Et flyselskab anses i et givent kalenderår for at være omfattet af stk. 1, nr. 10, når selskabets udenrigstrafik udgør mere end 2/3 af dets samlede flytrafik beregnet på baggrund af alle relevante oplysninger i forhold til måling af trafikken i det senest afsluttede regnskabsår. Skatteministeren kan fastsætte de nærmere regler for denne beregning"*

Denne bestemmelse er uanvendelig i praksis. Der skal ifølge bestemmelsen tages højde for "alle relevante oplysninger i forhold til måling af trafik". Dette gør praktiseringen af reglerne nærmest umulig.

Tilsyneladende har Skatteministeriet taget udgangspunkt i præmis 40 i EF-domstolens dom. Denne præmis har følgende ordlyd:

*"Det andet spørgsmål bør besvares med, at det tilkommer de nationale domstole at vurdere den respektive størrelse af udenrigsandelen af disse selskabers virksomhed og af deres andel af anden virksomhed end udenrigsvirksomhed. Der kan ved denne vurdering tages hensyn til alle forhold, der giver en indikation af det forholdsmæssige omfang af den pågældende type trafik, bl.a. omsætningen"*

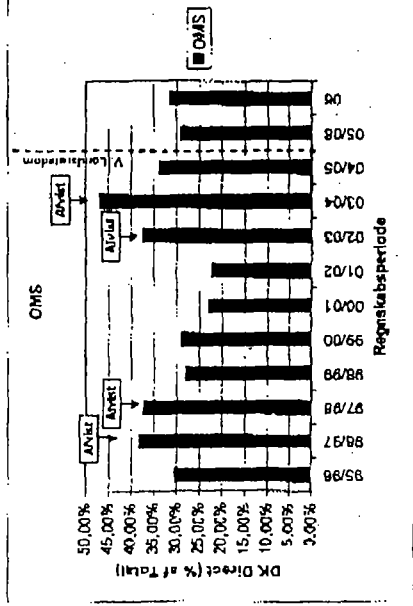
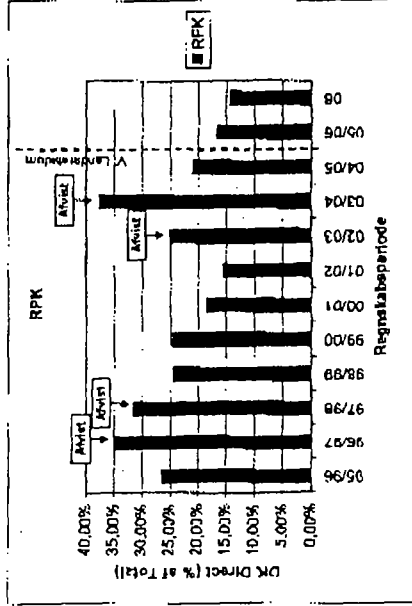
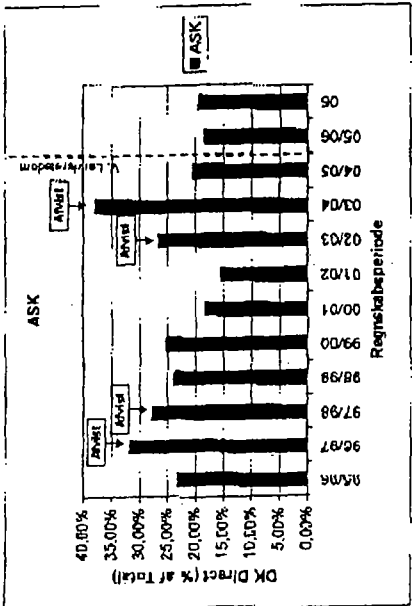
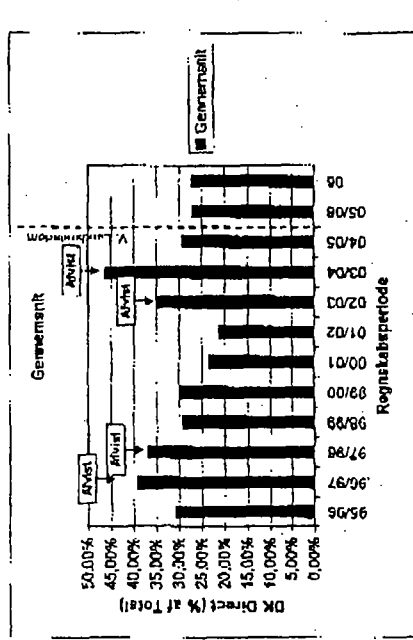
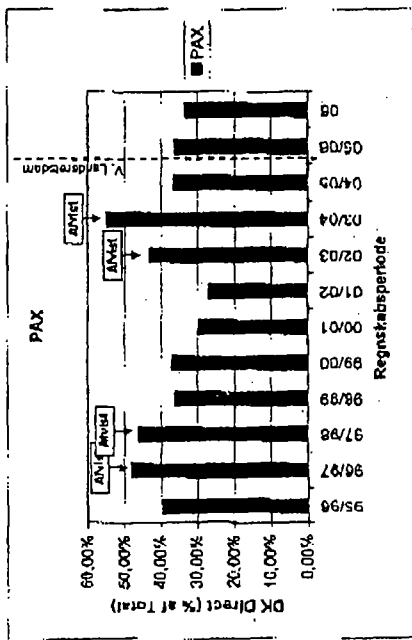
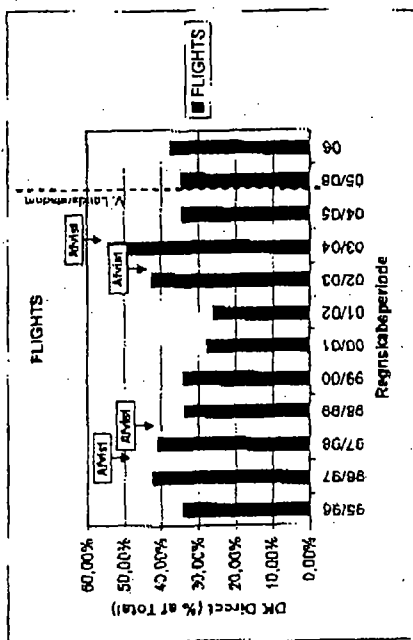
EF-domstolen har således ikke peget på et enkelt forhold til måling af trafikken, men lader det være op til medlemsstaterne at træffe bestemmelse om, hvilke forhold der skal være afgørende. Det skal dog bemærkes, at EF-domstolen i alle andre sprogversioner af dommen, faktisk giver sit bud på, hvilket kriterium for måling af trafikken, der er det vigtigste - nemlig omsætningen. F.eks. har andet punktum i dommens præmis 40 følgende ordlyd i den engelske sprogversion:

*"In doing so, they may take account of all information which indicates the relative importance of the type of operations concerned, in particular turnover."*

Som det fremgår, anfører EF-domstolen, at det "in particular" er omsætningen, der skal tages hensyn til. Af Cimber Air ubegribelige grunde er "in particular" (især), på tysk insbesondere, og på fransk notamment, der alle utvivlsomt betyder "især", i den danske version blevet til "bl.a.". Det kan kun lægges til grund, at EF-domstolen har udtalt, at det især er omsætningen, der ved vurderingen skal tages hensyn til.

Det er Cimbers opfattelse, at omsætningen er det bedste forhold til måling af flytrafik. Derfor vil det være rigtigst - og enklest - at anvende omsætningen ved vurderingen af omfanget af flytrafikken.

At der vælges kun at lægge vægt på omsætning er dels i overensstemmelse med EF-domstolens dom, dels en stor forenkling, som vil gøre det meget lettere at administrere reglerne - såvel for flyselskaberne som for myndighederne. Hvis der - som foreslået fra Skatteministeriet - skal lægges vægt på alle relevante oplysninger i forhold til måling af trafikken, vil det være forbundet med betydelige vanskeligheder ved sammenholdning af alle mulige forskellige måleforhold at nå frem til en konklusion.





Hertil kommer, at man i andre EU-lande opererer med enkle og klare regler i forbindelse med vurderingen af omfanget af flytrafikken. For selskaber, der er afgiftspligtige i Tyskland, udgør udenrigstrafikken et tilstrækkeligt omfang til, at et selskab er "momsfritaget", når mere end 50 % af omsætningen hidrører fra udenrigstrafik. I Tyskland anvender man således udelukkende omsætningen som målepunkt ved omfangsvurderingen.

---oo0oo---

På dette grundlag foreslår Cimber, at forslaget bestemmelse i § 1, nr. 8, (nr. 10) formuleres således:

*"10) Salg, ombygning, reparation, vedligeholdelse, befragtning og udlejning af fly, som anvendes af luftfartsselskaber, der flyver mod betaling, og hvis omsætning ved udenrigstrafik udgør mindst 52,5% af den samlede omsætning ved flytrafik, samt levering, udlejning og reparation og vedligeholdelse af disse flys faste udstyr"*

For fuldstændighedens skyld bemærkes, at Vestre Landsret i dommen i Cimbers sag ikke udtalte, at omfanget af selskabets udenrigstrafik skulle udgøre mere end 2/3 af den samlede flytrafik for at kvalificere til "momsfritagelsen". Vestre Landsret udtaler således følgende om omfanget:

*"Det følger af dommen - herunder præmis 37 - at begrebet "selskab der hovedsageligt flyver i udenrigstrafik" skal fortolkes strengt, det vil sige indskrænkende, fordi begrebet danner grundlag for momsfritagelser.*

*På denne baggrund må momsfritagelse forudsætte, at selskabets udenrigstrafik har været væsentligt større end indenrigstrafikken.*

*Ved vurderingen af om dette har været tilfældet i de pågældende 8 regnskabsår skal der udover omsætningsandelen tillige tages hensyn til andelen af sædekilometer, passagerkilometer, antal betalende passagerer og antal afgang.*

*Efter en samlet vurdering af de nævnte parametre har selskabet ikke godtgjort at størrelsen af selskabets udenrigsandel for regnskabsårene 1996/1997, 1997/1998, 2002/2003 og 2003/2004 er tilstrækkelig til at opfylde betingelsen om, at selskabet "hovedsageligt" fløj i udenrigstrafik, jf. 6. momsdirektivs art. 15, nr. 6."*

Det er bemærkelsesværdigt, at Vestre Landsret vælger at formulere forholdet om omfanget anderledes end EF-domstolen har gjort. EF-domstolen har direkte og konkret udtalt sig om størrelsen af omfanget i præmis 39 - alligevel formulerer Vestre Landsret det på en anden måde. Det må antages, at Vestre Landsret simpelthen har overset, at EF-domstolen klart har formuleret omfanget. Som nævnt ovenfor formulerede EF-domstolen i præmis 39 omfanget således:

*"Det kan udledes af denne analyse, at selskaber, hvis anden virksomhed end udenrigs-virksomhed kan konstateres at være af mærkbart mindre omfang end deres udenrigs-virksomhed, under alle omstændigheder skal betragtes som selskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigstrafik."*

Som nævnt udtaler EF-domstolen, at et flyselskab er "momsfritaget", hvis dets anden virksomhed end udenrigsvirksomhed er af mærkbart mindre omfang end dets udenrigsvirksomhed. Efter ordlyden af EF-domstolens dom skal der således mindre til for, at der er tale om et "momsfrit" flyselskab, end efter ordlyden i landsrettens dom, som siger, at udenrigstra-



Side 5 af 6

fikken skal være "væsentligt større" end indenrigstrafikken.

Vestre Landsret har således tilsidesat EF-domstolens dom, hvilket Vestre Landsret naturligvis ikke måtte, når der er tale om et spørgsmål om fortolkning af EU-retten.

----oo0oo----

Endvidere anfører Vestre Landsret, at der ved vurderingen af omfanget af flyvningen skal tages hensyn til alle de forhold, der var angivet i sagen - omsætningsandel, andelen af sædekilometer, passagerkilometer, antal betalende passagerer og antal afgang. Dette vælger landsretten at gøre, idet EF-domstolen i præmis 40 udtalte, at der ved omfangsvurderingen kan tages hensyn til alle forhold, der giver en indikation af det forholdsmæssige omfang af trafikken.

Vestre Landsret foretager hermed et valg, som på ingen måder er bindende for Skatteministeriet i forbindelse med formulering af bestemmelser i den danske momslov.

På grundlag af EF-domstolens præmis 40 kan Skatteministeriet nøjes med ved omfangsvurderingen at tage hensyn til et enkelt forhold, der giver en indikation af det forholdsmæssige omfang af trafikken. Hvis Skatteministeriet i den forbindelse vælger udelukkende at tage hensyn til omsætningen - som EF-domstolen jo peger på som det væsentligste forhold - vil den danske lov være i nøje overensstemmelse med EF-domstolens dom og dermed med momsdirektiverne.

Endvidere udtaler Vestre Landsret blot, at Cimber efter en samlet vurdering af de nævnte parametre, ikke har godtgjort, at selskabets udenrigsandel er tilstrækkelig til at opfylde betingelsen om, at selskabet hovedsagligt fløj i udenrigstrafik. Vestre Landsret går således ikke ind i en nærmere vurdering af det konkrete omfang. Vestre Landsret har således ikke udtalt, at der skal være tale om et omfang svarende til 2/3, for at udenrigsandelen er tilstrækkelig til at opfylde betingelsen om, at der hovedsagligt flyves i udenrigstrafik.

----oo0oo----

For så vidt angår de enkelte kriterier til vurdering af omfanget af trafikken, afveg disse enkeltvis ganske meget fra hinanden i de år Vestre Landsret vurderede. Et bilag med søjlediagrammer til at vise omfanget på hvert enkelt kriterium og et gennemsnit af alle kriterierne vedlægges. Som det fremgår af søjlediagrammet med gennemsnit kan man ikke nøjagtigt afgøre, hvor Vestre Landsret på grundlag af sine præmisser mener, at grænsen skal ligge.

Søjlediagrammet viser i øvrigt kompleksiteten i samtidig at skulle overskue alle de forhold, der kan sige noget om flyvningens omfang. Endvidere viser søjlediagrammet, at en vurdering på grundlag af omsætningsstørrelse ikke afviger meget fra gennemsnittet af alle kriterier.

----oo0oo----

Det må dermed utvivlsomt konkluderes, dels at Vestre Landsrets afgørelse om, hvilket omfang, der skal til, for at størrelsen af udenrigsandelen er tilstrækkelig til at opfylde betingelsen om, at selskabet hovedsagligt flyver i udenrigstrafik, hviler på et forkert grundlag i forhold til EF-domstolens dom ("væsentligt større") i stedet for som anført af EF-domstolen "mærkbart mindre omfang", dels at Vestre Landsret faktisk ikke udtaler sig konkret om, hvor stor en andel, der skal til, for at betingelsen er opfyldt.



----oo0oo----

Cimber henleder opmærksomheden på, at det ved affattelsen af de nye bestemmelser skal sikres, at moms ikke bliver en fordyrende omkostning i forbindelse med uddannelsen af piloter. Dette er der åbnet mulighed for både i EU-retten og i den danske momslov.

----oo0oo----

Af udkastet fremgår, at ministeriet skønner, at luftfartsselskaberne vil få en økonomisk gevinst på mellem 175 og 200 mio. kr. årligt, som vil kunne medføre et prisfald på ca. 7% for selskabernes indenrigsflyvninger. Dette er der efter Cimbers opfattelse ikke belæg for, da selskaberne allerede har været "momsfrie" i nogle år, og da det alene er konkurrenceforholdene, der bestemmer om der kan ske prisreduktioner.

----oo0oo----

Hvis Skatteministeriet følger Cimbers forslag til affattelse af en ændret - og ny - bestemmelse i momsloven, som anført ovenfor, sikres, at den danske lov er i overensstemmelse med fællesskabsretten, og det sikres, at bestemmelserne i den danske lov bliver enkle at anvende for virksomhederne og nemme at administrere for myndighederne.

----oo0oo----

Hvis Skatteministeriet umiddelbart ikke imødekommer Cimbers ønske om at ændre forslaget som anført, ønsker selskabet mulighed for nærmere at redegøre for sine synspunkter for ministeriet.

Med venlig hilsen  
CIMBER AIR A/S

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Alex Dyrgaard".

Alex Dyrgaard

Bilag: Diagram med fordeling udenrigs/anden trafik

Billund 13. september 2007

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att. Lone Lau-Jensen:

### Høringssvar mht. Lov om ændring af momsloven:

Idet der henvises til forslåede ændringer i momslovens § 34, stk. 1, nr. 7, 8 og 9, samt tilføjelserne nr. 10, 11, 12 og 13, skal vi gøre opmærksom på det u hensigtsmæssige i de påtænkte ændringer:

#### 1. Momsfritagelsesparametrene:

Rent praktisk bliver det svært at gennemføre at pålægge "sælger" at yurdere hvorvidt "køber" af ydelserne falder ind under § 34, stk. 1, nr. 10 nævnte forudsætninger for momsfrigatelse, nemlig at pågældende "køber" af ydelserne (a) er et luftfartsselskab, (b) der mod betaling, (c) hovedsageligt flyver i udenrigstrafik. Der mangler en præcision af hvordan dette skal administreres – eventuelt skal der udstedes et momsfrigatelsescertifikat. *Lide*

Den væsentligste parameter her er "hovedsageligt flyver i udenrigstrafik". Ordet "hovedsageligt" er dels et upræcist udtryk (bør ændres til "mere end 50 %"), og dels er det ikke klart om dette skal måles i antal passagerer eller antal udbudte sæder, antal flyafgange, antal kilometer gange antal passagerer (RPK – Revenue Passenger Kilometres) osv. Uanset hvilken målestok man vælger, vil størrelsen variere fra måned til måned. Skal tallet opgøres årligt og derefter give anledning til momsfrigatelse baglæns, eller skal det danne grundlag for momsen det efterfølgende år?  Ja

#### 2. Konsekvenser for danske flyværksteder:

Så vidt vi kan se, må de påtænkte ændringer forringe Danske flyværksteders konkurrencedygtighed overfor omverdenen – eller sagt på en anden måde vil de påtænkte ændringer fordyre ydelserne fra fly værkstederne, med alvorlig omsætningstilbagegang til følge, uden at give samme virksomheder mulighed for at skære tilsvarende ned i deres omkostninger. Man kunne forvente adskillige konkurser i kølvandet på de påtænkte ændringer.

#### 3. Økonomiske konsekvenser for pilotuddannelsen:

Pilotuddannelsesinstitutionerne vil få forhøjede omkostninger, med det resultat at pilotuddannelsen vil blive dyrere. En momsfrigatelse for pilotuddannelsesinstitutioner bør overvejes.







Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Lone Lau Jensen

Air Alsie A/S  
Lufthavsvej 3  
P.O. Box 240  
DK-6400 Sønderborg Airport  
Telephone: (+45) 74 42 98 88  
Telefax: (+45) 74 43 42 82  
CVR/VAT No.: DK 12 65 59 83  
Internet: www.alsie.com  
E-mail: op@alsie.com

Your ref.:

Our ref.: HT/ht

Date: 14-09-07

### Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om ændring af momsloven.

Vort svar er, at vi finder det yderst uacceptabelt at gennemføre så drastiske ændringer uden at give den branche, som påvirkes, reel tid til dels at analysere og påvirke ændringerne og dels tid til at implementere ændringerne. Vi stiller os gerne til rådighed for deltagelse i en arbejdsgruppe.

Der er indgået mange aftaler, som i god tro er bundet op på den gældende lov. Skal der endelig ændres i denne må vi have minimum 3-4 år til at afvikle disse, så de involverede parter ikke lider unødigt tab. En så hastig indførelse, som der er lagt op til, har vel nærmest karakter af straf.

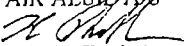
Som ét eksempel kan vi oplyse, at Air Alsie bl.a. beskæftiger sig med ambulanceflyvning også for enkelt personer. Vi har også 5-årige kontrakter med at udføre ambulanceflyvning for forskellige organisationer. Som vi forstår udkastet, skal prisen herpå nu pålægges 25 % moms. Det vil være stærkt konkurrenceforvridende, da det efter vores oplysninger ikke sker hos vore konkurrenter i Europa.

Vi har ligeledes i god tro påbegyndt investeringen i et center for vedligeholdelse af fly, en service som vi nu forstår pålægges 25 % moms, hvilket totalt fjerner vores konkurrenceevne og river hele forretningsgrundlaget væk og op til 30 arbejdspladser. Det kan da ikke være meningen?

En implementering af den udsendte tekst vil givetvis medføre tab af arbejdspladser overalt i branchen, hvorfor man kan forvente udflagning af arbejdspladser til lande med et mere erhvervsvenligt klima og heraf lavere aktivitet/omsætning i danske virksomheder. Vi forventer også tab af muligheder for den i forvejen meget dyre pilotskoling - en selvbetalt uddannelse som stiger til ca. 1 mio. kr. det skræmmer simpelthen unge mennesker væk.

At ændringen er provenuneutral, som der anføres, tror vi derfor ganske enkelt ikke på.

Yderligere kan vi tilslutte os høringssvaret fra GA - Brancheforeningen.

Med venlig hilsen  
AIR ALSIE A/S  
  
Henrik Therkelsen  
Adm. direktør

17241

467

SCANNET  
Service Center

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

Att.: Lone Lau Jensen

Vanløse, 04.09.2007

Vedr.: Høringsvar i.f.m. lovændring af momsfrigtagelsen i dansk luftfart.

Jeg vil som ejer af firmafly og mindre luftfartsvirksomhed gøre indsigelse mod den påtænkte lovændring, der fra den 01.01.2008 påtænkes sat i kraft.

Det er en omkostningsforøgelse, der hvis den gennemføres, vil lukke mange mindre luftfartsvirksomheder, og dermed medføre indtægtstab til staten, forøge ledigheden i branchen og give tilsvarende virksomheder i andre EU lande mulighed for at udkonkurrere de få danske luftfarts virksomheder, der måtte have overlevet lovindgrebet.

Vi har i vort firma givet bindende tilbud og oprettet kontrakter på opgaver i 2008 og 2009, og vi har ikke mulighed for at ændre priserne, og da vi ikke kan opsige disse kontrakter, vil dette betyde, at vi vil blive påført et indtægtstab, som vort beskedne firma ikke kan bære.

Vi må derfor opfordre skatteministeren til droppe lovforslaget, og hvis ikke EU vil tillade dette, så må man sørge for, at forslagens ikrafttræden udskydes 2-3 år, og derved give branchen en nødvendig tid til omstilling, og at momssatsen harmoniseres med de øvrige EU lande, således at dansk luftfarts konkurrenceevne kan fastholdes.

Med venlig hilsen,

Løff Petersen

Direktør.

Danish Air Survey ApS, Åbjergvej 10 D, 2720 Vanløse.

E-mail: survey@petersen.mail.dk

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	30

46-17  
20649  
119

# Baltic Air Service ApS – Your Partner for Total Aviation Service

Til  
Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København  
Att.: Lone Lau Jensen

Rønne, 09/09-2007

INDGÅET  
14 SEP. 2007  
Afgift  
SCANNET  
Service Center

Vedr.: Skatteministeriets høringsforslag fra den 24/08-2007 ang. ændring af momsloven herunder § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. fly

Hermed indgiver jeg indsigelse mod ovennævnte ændring af momsloven på vegne af Baltic Air Service ApS bosiddende i Bornholms Lufthavn.

En ændring af momsloven vil for vores vedkomne betyde en lukning af virksomheden, indebærende opsigelse af samtlige medarbejdere indenfor den næste års tid, da vores kundegrundlag med ét vil forsvinde.

Regeringen har afsat 1,3 milliarder danske kroner til udvikling af landdistrikstområder, herunder Bornholm, netop for at sikre eksisterende arbejdspladser, samt skabelse af nye arbejdspladser. Ydermere skal serviceniveauet hæves i områderne.

En sådan ændring af momsloven vil medføre at den almene luftfart i Danmark over en kort årrække vil stoppe fuldstændigt, og vil ligeledes have stor indflydelse af nyuddannelse af personale i hele luftfartssektoren. Alle flyveskoler vil opleve en kraftig nedgang af studerende, og det i en tid hvor der vil opstå massiv mangel af piloter i Skandinavien.

For os her på Bornholm vil det medføre at vi må stoppe med vores aktiviteter, som f.eks. rundflyvning, hvilket igen medfører en forringelse af Bornholms status som ferieø.

De afskedigelser af personale og lukninger af virksomheder i Danmark som vil være en følge af ændringen af momsloven, står slet ikke i forhold til den merindtægt regeringen vil opnå med § 34. Der er tusindvis af arbejdspladser der vil blive berørt af denne ændring, og det er fuldstændig uacceptabelt.

Afgift	07-210-1
Akt nr	131

En gang til må jeg på det kraftigste gøre opmærksom på at vi anbefaler at en ændring af momsloven herunder § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. fly ikke bliver vedtaget.

Med venlig hilsen



**Sven Bremer**  
**Administrerende Direktør**

SKATTEMINISTERIET  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Lone Lau Jensen

SCANNET  
Service Center

Telefon 46 19 11 14  
Fax 46 19 11 15  
CVR nr. 49667728  
e-mail: cat@aircat.dk  
www.aircat.dk

Copenhagen AirTaxi® A/S  
Skolen for Civil Pilot Uddannelse® A/S  
Copenhagen Aviation Trading A/S  
Anholt flyveplads A/S

Roskilde, den 12. september 2007  
Vor ref.: 2007091220

**Vedr.: Høringssvar i forbindelse med ændringer af momsloven.**

Efter at have gennemlæst det tilsendte forlag til ændring af momsloven, giver det anledning til nogle bemærkninger, ligesom det giver anledning til meget stor bekymring for fremtiden inden for Dansk General Aviation.

Copenhagen AirTaxi® A/S er den ældste flyveskole i Danmark, og vi uddanner kommende trafikpiloter (ATPL uddannelsen) til de store selskaber. Ud over taxaflyvning i det meste af Europa, har vi fast rutetaxaflyvning til Anholt og Læsø fra Københavns Lufthavn Roskilde.

**TRAFIKFLYVERUDDANNELSEN.**

En trafikflyveruddannelse der i dag giver adgang til job som pilot i de store ruteselskaber koster hos os kr. 655.000,00. Hvis de områder der er nævnt i lovforslaget bliver belagt med 25 % moms vil det betyde en fordyrelse af uddannelsen på omkring kr. 100.000,00 for den enkelte elev. Copenhagen AirTaxi® A/S har indgået kontrakter med de enkelte elever, hvor kontraktperioden strækker sig helt frem til udgangen af år 2009.

Selv om der normalt tages visse forbehold i de allerede indgåede kontrakter, vil der være unge mennesker der kommer i en frygtelig situation, når de skal forsøge at skaffe ekstra beløb i størrelsesordenen af kr. 100.000,00. Man skal huske på at hovedparten af de unge trafikflyveraspiranter har været i banken for at låne hele eller næsten hele beløbet til deres uddannelse, og mange kan komme til at stå i den situation, at deres bank ikke vil være villig til at låne dem yderligere, da der er tale om meget store beløb. Såvel den enkelte elev som banken, skal jo også tænke på at pengene igen skal tilbagebetales.

En så drastisk ændring som der her er lagt op til af gældende regler, og med et så urimeligt kort varsel, vil være totalt ødelæggende og en stor katastrofe for mange af de elever der er i gang med en erhvervs-mæssig uddannelse. Ligeledes vil det afholde mange fra at starte på en sådan uddannelse, med deraf følgende store økonomiske konsekvenser for de danske professionelle flyveskoler. Yderligere vil det blive meget svært at skaffe danske piloter til danske selskaber.

Det er uforståeligt at Danmark vælger at indføre en så stor moms omkostning på trafikflyveruddannelsen, når flere andre EU lande har meget lempeligere ordninger i forbindelse med deres pilotuddannelse.

Eleverne er allerede i dag belastet af skjult moms på enkelte ting i forbindelse med uddannelsen, som for øvrigt behandles meget forskelligt i de forskellige landsdele. En yderligere omkostning i form af moms som foreslået, vil gøre at eleverne indirekte kommer til at betale en meget stor skjult moms, og så kan man vel ikke tale om at trafikflyveruddannelsen er momsfri.

Hvis man ønsker at ændre loven så kraftigt som foreslået, vil det kræve, en overgangsordning på ikke under 5 år, hvis den danske uddannelse af trafikpiloter skal kunne overleve.

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

99

## **TAXAFLYVNING og RUTETAXAFLYVNING.**

For denne form for persontransport som er fritaget for moms, vil der ligeledes blive tale om at firma kunder kommer til at betale en skjult moms, som kunderne ikke får fradragmulighed for i deres respektive selskaber.

Copenhagen AirTaxi® A/S har betjent øerne Anholt og Læsø i de sidste 35 år med fast rutetaxaflyvning året rundt. Dette har været til stor gavn for den lokale befolkning, ikke mindst i perioder hvor færgerne ikke kan sejle på grund af is eller reparationer. Ligeledes har det bidraget til turistindtægter for de pågældende øer, fra alle de feriegæster der flyves til øerne.

Da Copenhagen AirTaxi® A/S ikke kan komme op på at 2/3 af taxaflyvningen foregår til udlandet, vil vi og dermed vore kunder blive meget hårdt ramt i forhold til selskaber som Cimber Air, Sunair, SAS, Sterling og My Travel hvor hovedvægten er udenrigstrafik, hvilket bevirker at de bliver momsfri på deres indenlandske ruter. En meget stor forskelsbehandling for et dansk selskab der flyver meget indenrigsflyvning. Copenhagen AirTaxi® A/S er det eneste taxaflyvningsselskab der har faste indenrigsafgange til de danske øer, hvorfor en moms omlægning vil have stor betydning for den fremtidige transport for disse passagerer.

## **ANSKAFFELSE AF NYE FLY.**

Da hovedparten af vor omsætning i dag ikke er momspligtig, vil der således ikke være mulighed for fradrag på moms i forbindelse med anskaffelse af nye fly til brug for taxaflyvning og skoleflyvning. Det kan derfor blive nødvendigt for de danske selskaber, at vælge at indføre flyene via et EU land med en væsentlig lavere momssats end vore 25 %. Det kan også være at Danmark vil få en meget gammel fly park, som på ingen måde vil være op til standard for uddannelsen af de kommende trafikpiloter.

## **ARBEJDSPLADSER VIL GÅ TABT**

Der vil være mange danske arbejdspladser indenfor General Aviation der vil være nødsaget til at lukke, når kunderne flygter til udlandet. Dette vil igen resultere i at mange danske arbejdspladser indenfor for GA branchen vil gå tabt.

Copenhagen AirTaxi® A/S står i den situation at vi i dag ikke kan oplyse de unge uddannelsessøgende om hvad en fremtidig trafikflyveruddannelse vil koste, for det kursus som er planlagt til start to gange i år 2008, nemlig i månederne februar og august.

Man er simpelt hen nødsaget til at finde en overgangsløsning for alle igangværende, samt en ordning for alle dem som har planlagt og truffet aftale med deres bank om start i det nye år.

Vi har forsøgt at påpege de områder som vil ramme vort selskab særdeles hårdt, der er flere områder der sandsynligvis også vil ramme os, som vi dog på nuværende tidspunkt ikke kan overskue.

Copenhagen AirTaxi® A/S er det selskab i GA branchen der gennem tiderne har uddannet flest trafikpiloter og har udført taxaflyvning i mere end 46 år, men nu må vi erkende at fremtiden ser meget sort ud.

Som det største ældste og mest erfarne selskab i GA branchen, stiller vi derfor meget gerne op til en dialog omkring ændring af momsbestemmelserne inden for vor branche.

Med venlig hilsen

**Copenhagen AirTaxi® A/S**  
Skolen for Civil Pilot Uddannelse®



Kenneth Arly Larsen

Fra: "Starling Air" <Starling@Starling.dk>  
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>  
Modtaget: 13-09-2007 16:18:06  
Emne: flymoms.

---

Starling Air  
Ærø Flyveplads  
5960 Marstal  
62533394

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtvedsgade 28  
1402 København K  
Att: Lone Lau Jensen

12.september 2007

Emne : Høring vedrørende flymoms.

Vi har med bekymring set at der pludselig skal tillægges moms på reparationer, maling, vedligeholdelse m.v. på alle vore udgifter fra 1.januar.

Vi beskæftiger os fortrinsvis med persontransport og kan derfor ikke trække købsmoms ( "momsfri virksomhed"). Når vi så med ét slag skal have vore udgifter til fly m.v forøget med 25% vil det være en katastrofe for vores virksomhed.

Det burde være muligt at trække moms af købsmomsen, som det kan for andre normale virksomheder.

Vor virksomhed er vigtig for betjeningen af dette yderområde af Danmark som ø-samfundet i det sydfynske Øhav udgør , men ser en beklagelig fremtid imøde hvis dette lovforslag vedtages.

Med venlig hilsen

Peter Nordquist  
Indehaver



+ GA  
SCANNET

14 + 4 +  
  
Helenia

Sønderborg 7 september 2007

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att Lone Lau Jensen

Vedr. Forslag til ændring af momsloven

Helenia Helicopter Service ApS er en nystartet virksomhed, som i de første to til tre år må påregne et negativt resultat indtil der er opbygget et marked for helikopterflyvning i region Syddanmark.

Selskabet ser med stor bekymring frem til den foreslåede ændring af momsloven, og må påregne at positiv drift skydes langt ud med mulighed for at selskabet med det store spring i omkostninger kan være truet af lukning.

Det fremgår med al mulig tydelighed i EU forordningerne at der indefor EU ikke må laves regler der er til hinder for at mindre virksomheder kan startes og udvikles. Denne nye situation er i strid med ånden i EU reglerne.

Jeg skal anmode om at forslaget tages i alvorlig overvejelse da det med et slag kan slå den i forvejen spinkle GA og småfly branche helt af banen.

Med venlig hilsen



Hans Ingolf Nielsen, Direktør  
Helenia Helicopter Service ApS

Afgift 2007-211-0001

Akt nr 71



SCANNET  
Service Center.

21284

148

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att. Lone Lau Jensen

INDGÅET  
17 SEP. 2007  
Afgift

**HansenGroup Ltd.**  
Highfield House  
24 Curzon Park North  
Chester  
CH4 8AR  
Great Britain  
Tel. (+44) 01244 676082  
[hkh@HansenGroup.co.uk](mailto:hkh@HansenGroup.co.uk)

11. september 2007

### Høringssvar

Vi henviser til den foreslåede lovændring for indførelse af 25 % flymoms på General Aviation flyvning samt alt erhverv indenfor General Aviation.

Vort firma, HansenGroup a/s, der er Europas største facadeentreprenør, bruger sit eget fly til persontransport mellem vore afdelinger i Storbritannien, Norge, Sverige, Tyskland og Polen. Vore firmaer har et tæt samarbejde, og hvis vi skal være med i den skarpe konkurrence fra vore europæiske konkurrenter, er det vigtigt, at vore medarbejdere kan transporteres hurtigt mellem vore forskellige destinationer.

HansenGroup's hovedafdeling ligger i Lem i Vestjylland. Vi opererer ud af Stauning Lufthavn, der ligger ca. 5 km fra Lem. Via vort firmafly kan vi således f.eks. klare en tur for 7 medarbejdere til vores afdeling i Rzędow i Polen på én dag. Samme tur ville tage os 2 dage med et luftfartsselskab, hvor vore medarbejdere skal bruge den ene af dagene på transport samt ventetider i lufthavne.

Vore fly bliver vedligeholdt på flyværkstedet Benair a/s i Stauning Lufthavn. Vi er meget tilfredse med den service, vi får både fra Stauning Lufthavn og værkstedet, men hvis vore udgifter ved operation af flyet stiger med 25 %, er vi tvunget til at overveje at flytte operation samt service af flyet til Storbritannien, hvor vi i firmaregi har fradrag for moms.

Vi vil gerne anmode om, at den foreslåede lovændring bliver taget op til overvejelse igen. Danmark er et lille land med meget dygtig og veluddannet arbejdskraft. Hvis vi også i fremtiden skal være konkurrencedygtige i Europa samt på de nye markeder, er det vigtigt, at vi kan komme hurtigt ud i verden.

Og ikke rammes af afgifter som i de lande vi konkurrerer med er fradragsberettigede.

Med venlig hilsen  
HansenGroup a/s

Hans Kolby Hansen  
CEO

Afgift	07-211-1
Akt nr	148

Fra: "Henrik Skjoldager" <HSK@idenyt.dk>  
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>  
CC: lr@delacour.dk <lr@delacour.dk>  
Modtaget: 14-09-2007 14:11:52  
Emne: høringssvar ang. flymoms

---

Det er vor opfattelse at forslaget om at indføre moms på alle flyrelaterede poster helt vil "smadre" grundlaget for brug af fly i Danmark.

Det gælder ikke alene den såkaldte "generel aviation" med reelt hele flysektoren, idet piloter m.m. i meget stor udstrækning rekrutteres fra GA-sektoren.

Under alle omstændigheder vil et prisløft på 25% fra den ene dag til den anden være helt urimelig. Vil man endelig lægge større hindringer for flytraffikens positive udvikling, kunne man som minimum indfase momsen over f. eks. 10 år.

Forslaget er kortsigtet og vil kraftigt medvirke til at skævvride udviklingen i en væsentlig del af det danske samfund.

Med venlig hilsen  
kai dige bach a-s

Henrik Skjoldager  
adm. direktør

Skatteministeriet  
2007  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att. Lone Lau Jensen

14.-9.-07

### **Høringssvar vedrørende lovforslag om flymoms.**

Konsekvensen af at indføre flymoms i Danmark, vil efter min overbevisning være tab af danske arbejdspladser, idet det ikke længere vil være attraktivt for udenlandske flyejere at få deres fly serviceret på danske værksteder. Ligeledes kan det blive mere attraktivt for danske flyejere, at få serviceret deres fly på udenlandske værksteder i fremtiden.

Fremtidig flyhandel med udenlandske købere vil ikke længere foregå via Danmark, så her forsvinder også danske arbejdspladser.

Uddannelse af nye piloter må også forventes at blive reduceret eller flyttet til udlandet, som følge af den store prisstigning på et dansk certifikat, som indførelse af flymoms vil medføre. En lang række hobbybetonede aktiviteter vil også forsvinde. Bygning af eksperimentalfly vil formentlig totalt forsvinde. Ganske mange mennesker med en dyb interesse og en aktiv fortid inden for flyvning vil blive afskåret fra at dyrke deres lidenskab - og unge vil ikke få lejlighed til at blive introduceret til området. Ganske mange andre hobbybetonede aktiviteter og ikke mindst undervisning er i forvejen fritaget for moms, så hvorfor ønsker man nu at ramme et - indrømmet lidt specielt - men ikke mindre vigtigt og innovativt område??

Vedligeholdelse af flyvetræningen, der ofte foregår i små GA-fly, for de piloter, der flyver dig og mig på ferie eller arbejde, bliver også dyre eller dårligere, som følge af indførelse af flymoms.

Firmaer der har personer med flycertifikat ansat, der bruger GA-fly som transportmiddel, vil blive påført en ekstra udgift, som følge af indførelse af flymoms.

Som selvstændig erhvervsdrivende, bruger jeg selv mit fly til forskellige opgaver i forbindelse med min virksomhed, nogle af opgaverne kan ikke løses på andre måder.

Indførelse af flymoms vil også belaste erhvervslivet økonomisk i en grad, der vil koste danske arbejdspladser, med det resultat, at tabet af indkomstskatter langt overstiger indtægten af flymomsen.

Undlad at indføre flymoms. Plej Danmarks interesser frem for udenlandske. På forhånd, TAK.

Ebbe Hindahl, journalist (dj), MSc, JD  
Hindahl Kommunik@tion  
Raadmand Steins Alle 16C-107, DK-2000 Frederiksberg, Denmark  
E-mail: ehind@inet.uni2.dk  
Tel. +45 7741 4704, (mobile) +45 6140 4262

*"Flies and human beings have at least one thing in common - they can both be killed by*

1007 147

*newspapers".*

Certifikatindehaver siden 1967 og stadig MEGET aktiv

20298 46A CCJ

# AERO-PARTNER I/S

TEL: NO. 54 86 40 30 & 54 86 41 17  
TEL: FOREIGN: NO. +45 54 86 40 30  
TELEFAX: NO. 54 86 41 17  
VAT REG. NO. 36 75 26 10



OFFICE: SAKSKOEBINGVEJ 45  
DK-4880 NYSTED, DENMARK  
BANKERS: Nordes Bank A/S  
Sondergade 2 B 4990 Sakskøbing

PH/ml

12. September, 2007.

SKATTEMINISTERIET,  
Attn.: Lone Lau Jensen,  
NicolaiEigtveds Gade 28,  
1402 København K.

SCANNET  
Service Center

INDGÅFT  
13 SEP. 2007  
Afgit

Vedr.: Mulig 25% Moms på privatflyvning.

Foranlediget af regeringens forslag om forannævnte, vil vi gerne fremføre følgende.

Aero-Partner I/S er et lille privat flyselskab, der indehaves af 6 aktive piloter, og er ejer af et privatfly; PIPER PA28-181, OY-BTT, der kun benyttes af de nævnte 6 indehavere til privat flyvning samt til flyvning i forbindelse med indehavernes erhverv med udgangspunkt fra flyets hjemsted, Lolland-Falster Airport - EKMB.


I Danmark er en sådan flyvning en kostbar affære selv under de eksisterende forhold, men med bopæl på Lolland indebærer det betydelige tidsmæssige fordele ved besøg hos de fjernere øer og landsdele, som trods alt vil blive problematiske, hvis omkostningen pr. flyvetime m.m. skal øges med 25%.

Lolland-Falster betragtes fra offentligt hold som et underudviklet område, man jævnlig påpeger, at nu skal der virkelig gøres noget herved. Dette er vi glade for at erfare, men når man nu vil reelt stoppe privatflyvning ved hjælp af de truende 25%, virker dette helt i den modsatte retning og medfører formentlig lukningen af Lolland-Falster Airport, idet man herved jo ikke har Københavner indtægter. Et sådan skridt vil bringe landsdelen yderligere ud i mørket.

Vi finder det ganske urimeligt, hvis regeringen foretager det adviserede 25% momstillæg på flyvning, som åbenbart skal være en del af baggrunden for at gennemføre de fremlagte skattnedsættelser, der alligevel er så små, at de er ganske ligegyldige for de enkelte skatteydere.

Vi håber, De vil have foranstående med i overvejelserne, inden pågældende momsforhøjelse vedtages endeligt.

Med venlig hilsen

  
Poul H. Hansen  
direktør

Afgift	07-211-1
Akt nr	96

19760



# JOHANNES PETERSEN A/S

KYSTVEJEN 39 · BOX 688 · DK-8100 AARHUS C  
TELEPHONE +45 8612 2688 · FAX +45 8619 1330  
E-MAIL: AGENCY@JOHANNES-PETERSEN.DK  
HOMEPAGE: WWW.JOHANNES-PETERSEN.DK

rekommanderet

SCANNET  
Service Center

Skatteministeriet  
Nikolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Århus 11. september 2007

att. Lone Lan Jensen

INDGÅET  
12 SEP. 2007  
Afgift

Vedr. Høringsforslag om ændring af momsloven, herunder § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. fly.

Det er med nogen bekymring, at vi erfarer, at der fra EU fremsættes forlængende om ændring i den danske momslovs § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedrørende fly, idet en sådan ændring efter vores vurdering antagelig vil medføre et drastisk fald i de valutaskabende logistikopgaver, som den nuværende momslov har tilført den danske transportbranche, som vores firma er en del af.

Der er tale om såvel søtransport til Danmark af mindre fly og helikoptere, samt videretransport ad vand- og/eller landevej til de endelige købere i andre EU lande, og dermed bidrag til det "Blå Danmark".

Ligeledes skaber disse forretninger også en ikke ubetydelig indtjening, som i sin oprindelse er i fremmed valuta, hos tolddeklarenten - i dette tilfælde vores firma.

Det ligger os meget på sinde at bede Skatteministeriet omhyggeligt overveje de nationale konsekvenser af en ændring af momsloven, samt foranledige en grundig gennemarbejdning af det lovforberedende arbejde.

Med venlige hilsener,

JOHANNES PETERSEN A/S  
Kenneth Petersen

Afgift 07-211-1  
Akt nr 78

BANKERS: NORDEA AARHUS · REG.NO. 2211  
SWIFT: NDEA DKKK · IBAN NO.: DK89 2000  
ACC. 9510 114014 · CVR/SE NO. 34 38 89 11

20632

118

INDGÅFT  
14 SEP. 2007  
Afgift

Skatteministeriet  
Att. Lone Lau Jensen  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

GRUNDFOS Management A/S  
Poul Due Jensens Vej 7  
8850 Bjerringbro  
Danmark

Telefon: 87 50 14 00  
www.grundfos.com

Bankforbindelse:  
Danske Bank, Kbh  
Jyske Bank A/S, Silkeborg  
CVR-nr.: 18 08 86 49

Dato: 13.09.2007  
Vores ref.: SSM/lje  
Direkte tlf.: 87 50 69 21  
Fax: 87 50 14 02  
liselotte-jensen@grundfos.com

SCANNET  
Service Center

**Høringsvar til forslag om ændring af momsloven vedr. fly:**

Grundfos er en af de danske eksportvirksomheder, der vil blive ramt af negative følger af den foreslåede ændring af momsloven, og vi må derfor opfordre til, at forslaget genovervejes i en tæt dialog med de berørte parter (herunder General Aviation-brancheforeningen) med det formål at afbøde regulære skadevirkninger på dansk erhverv og danske arbejdspladser.

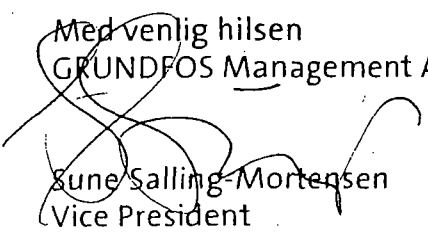
For Grundfos som ejer af flyet OY-CKN (Dassault Falcon 2000) vil den foreslåede ændring betyde forringet konkurrenceevne, hvilket skal ses i sammenhæng med, at vores fly ikke primært benyttes til direktionsflyvninger men derimod for 90 procents vedkommende til at transportere betydningsfulde udenlandske kunder på besøg i koncernhovedkvarteret i Danmark.

Udover den direkte negative effekt for Grundfos vil vores operatør, Air Alsie i Sønderborg, også blive negativt påvirket.

Det skal i øvrigt oplyses, at Grundfos-flyvninger bidrager til en betydelig del af omsætningen i Karup Lufthavn i form af afgifter og start- og landingsgebyrer samt catering og anden service.

Skulle lovforslaget blive en realitet i den foreliggende form, kunne det blive fordelagtigt at overføre flyet til et af vores udenlandske selskaber samt drift fra udlandet, hvor der ikke lægges 25 pct. moms på flyvirksomheden. Dette nævnes ikke som forsøg på at lægge pres på ministeriet, men er alene en rent forretningsmæssig overvejelse, som vi i givet fald må gøre os.

Med venlig hilsen  
GRUNDFOS Management A/S

  
Sune Salling-Mortensen  
Vice President

Afgift	07-211-1
Akt nr.	97



Fra: "Aerodan, Kristian Danielsen" <kd@aerodan.dk>  
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>  
Modtaget: 12-09-2007 11:38:39  
Emne: Høringssvar vedr. flymoms

---

Skatteministeriet  
Att. Lone Lau Jensen

Jeg må på det kraftigste protestere mod forslaget om indførelse af moms på fly og flydrift.

Vi opererer i et meget konkurrencepræget marked, hvor det ikke umiddelbart vil være muligt at viderefakturere en forøget udgift på flydriften med 25%, til vore kunder.

Det er ikke til at sige hvad konsekvensen bliver for os, men det er klart at det kommer til at koste nogen livet.

Der er ingen tvivl om at forslaget vil få alvorlige konsekvenser for en lang række brugere af fly i Danmark, såvel firmaer der betjener sig af fly som private ejere.

Forøgede udgifter til værksted, maler, uddannelse mm. vil være et stort problem, ligesom den forøgede udgift ved køb af nye fly, alt andet lige vil medvirke til en ældre flyflåden, med en negativ indvirkning på sikkerhed og miljø til følge.

I forbindelse med uddannelse af nye piloter vil forslaget medføre en stor prisstigning på en i forvejen særdeles dyr uddannelse.

Uddannelsen betales af de unge aspiranter selv, og der er ingen tvivl om, at mange nok vil tænke sig om en ekstra gang, før de går ned i banken og beder om et lån på 6 - 800.000 kr.

Der er mangel på piloter og den private pilotuddannelse er fødekæden til luftfartsselskaberne, så også på dette punkt vil forslaget få vidtrækkende konsekvenser.

Med venlig hilsen  
Kristian Danielsen

Aerodan Luffoto

Hjertingvej 29  
2720 Vanløse  
Tlf. 3871 3310  
<http://www.aerodan.dk/>

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att. Lone Lau Jensen

177 FC

48

SCANNET  
Service Center

**HighSurf A/S**  
Soenderborggade 9  
DK-8000 Aarhus C  
DENMARK

Tel.: +45 70 20 00 51  
Fax.: +45 70 20 00 61  
e-mail: info@opmas.dk

Bank: Jyske Bank  
Oestergade 4  
DK-8000 Aarhus C.

EU VAT: DK28842929

INDGÅET  
12 SEP. 2007

September 9<sup>th</sup>, 2007

Afgift

#### Indlæg til høringssvar vedr ændring af flymoms


Vi er et selskab, som ejer en helikopter Eurocopter OY-HLR. Selskabet er ejet af udenlandske interesser, som valgte Danmark som etableringsland pga den flyvenlige skattepolitik i Danmark og pga Danmarks rolle som centrum for flyhandel samt det danske flyregister's renomé som uovertruffen.

Hvis både flymomsen ændres fra 0% til 25% samtidig med at flybrændstof tillægges statsafgift, vil hele grundlaget for et dansk virksomheds set-up falde bort. Økonomien vil blive for dårlig.

Vi vil simpelthen ikke kunne konkurrere med alternative selskabsetableringer i England, som så ville tiltrække mange "danske" kunder.

Denne momsændring vil betyde, at dansk flyindustri vil ligge i ruiner, og næppe mange selskaber i denne del af branchen vil overleve på lang sigt.

Best regards  
HighSurf A/S



Frank Hansen  
Adm. direktør

Afgift	07-211-1
Akt nr	95

# A/S Kongedybet

Lille Kongensgade 22, Box 2214, DK-1074 København K.  
Tel.: +45 33 14 00 22 - Fax: +45 14 00 90 -  
E-mail: kongedybet@attglobal.net

SCANNET  
Service Center

Skatteministeriet  
Nicolai Egtvedsgade 28  
1402 København K.

Att.: Lone Lau Jensen

10. september 2007.

**Vedr.: Momsbelægning på visse dele af flyvningen i Danmark.**

A/S Kongedybet er ejer og bruger af et syvpersoners turboprop-fly - OY-BHU. Flyet benyttes udelukkende i forretningsøjemed, idet selskabet er moderselskab for to hotelvirksomheder i Frankrig, som jævnligt kræver min tilstedeværelse i Paris.

Der findes næppe nogen rimelig begrundelse for, at denne form for flyvning i erhvervsmæssig interesse skal belægges med afgifter til drift og vedligeholdelse, som ikke samtidig pålægges anden erhvervsmæssig flyvning som f.eks. ruteflyvning udført af de store flyselskaber. Hvis en sådan begrundelse kan fremføres, ser jeg med forventning frem til et svar.

Jeg opfordrer til, at ministeriet tager erhvervslivets parti i den denne sag. Alt andet ville være urimeligt.

Med venlig hilsen

A/S Kongedybet

Eigil Pedersen

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	69

Fra: "Jean Nygaard" <JN@nygaards-auto.dk>  
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>  
Modtaget: 10-09-2007 11:25:27  
Emne: Vedr. flymoms, hørings svar

---

Hej Skat.

Vi er medejer af en 4-personers flyver, som bruges både erhvervsmæssigt og rekreativt.

Vi er blevet opmærksomme på, at man vil indføre moms på alt vedrørende denne type fly, da vi ikke er et stort flyselskab.

Vi går samtidig ud fra, at man vil tilsikre muligheden for momsrefusion vedrørende erhvervsrelateret flyvning, ligesom det er tilfældet med alle andre erhvervsrelaterede aktiviteter. I den forbindelse forudsiger vi en masse bøvl med at differentiere mellem erhverv- og rekreativ flyvning. I forvejen holder vi alt vedr. certifikater osv. udenfor den erhvervsmæssige del, og det er vores vurdering, at ca. 2/3 af den samlede flyvning er erhvervsrelateret.

Men hvad med vedligeholdelse af certifikat ? - træningsflyvninger, airwork, landingsøvelser, som kan være nødvendige for at kunne opretholde retten til at flyve ? - er det så erhvervsrelateret eller privat ?

Vi må på det kraftigste anmode og bede om, at man revurderer forslaget og sørger for at inddrage så mange som muligt, så alle facetter kan blive belyst, og det i praksis bliver muligt at gennemføre på en fornuftig måde. Både for os som virksomhed, som privatperson, og for Skat, der ellers må imødesee et hav af forespørgsler og/eller retssager for at få afklaret konditionerne for flyvning i Danmark.

Med venlig hilsen

Kilogo nr. 1 ApS / Nygaards Auto, Næstved A/S / OY-SPL Gruppen I/S

Jean Nygaard  
Hedetofte 46  
4700 Næstved

Til:  
Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att: Lone Lau Jensen

Høringssvar vedrørende: Forslag til lov om ændring af momsloven "FLYMOMS"

Lovforslaget bør forkastes.

Ændring af moms loven vil gøre almen flyvningen dyrere.

En sådan fordyrelse vil resultere i ulykker.

Begrundelse:

I forvejen er almenflyvningen de senere år blevet belastet med store prisstigninger på grund af strammere regler vedr. vedligeholdelse. Der er efterhånden så meget papirarbejde på flyværkstederne at kun halvdelen af mekanikerne arbejder på fly, den anden halvdel laver papir arbejde.

Forsikrings præmierne er støt stigende.

Afgifter og gebyrer stiger.

Brændstof priser stiger.

Når fly budgettet så ikke stiger i samme takt skal der spares.

Der kan spares på vedligeholdesen.

Det vil betyde ringere standard på flyene.

Der kan spares på flyvetiden (træning og mindre vigtige flyvninger vil blive sparet væk).

I forvejen sker de fleste ulykker inden for almenflyvningen på grund af for dårlig rutine.

Det vil blive værre, med stigende priser, som følge af moms.

Et biprodukt ved ændret momslov kunne være at "svage sjæle" falder for fristelsen til at udføre "sort arbejde".

Venlig hilsen

Povl Toft  
PT Luftfoto  
Gotlandsgade 9  
6950 Ringkøbing

Tel: 9732 4626 Mob: 2147 5426  
e-mail: [ptoft@webspeed.dk](mailto:ptoft@webspeed.dk)

**Skatteministeriet**  
**Nicolai Eigtveds Gade 28**  
**1402 København K.**

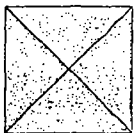
**Vedr.: Høringssvar vedr. forslag om moms på Luftfartøjer m.m.**

Ministeriets udkast vedr. ovennævnte vil, hvis dette vedtages som beskrevet, medføre, at jeg pr. 01.01.2008 ophører med mit erhverv som selvstændig luftfotograf. Omkostningerne er i forvejen tårnhøje, og en yderlige belastning i den retning vil være katastrofal for mit erhverv.

Jeg havde planlagt at fortsætte mit firma endnu i 7 år, men såfremt forslaget vedtages, agter jeg at gå på efterløn ved årsskiftet.

Med venlig hilsen

hans hunderup  
hunderup luftfoto



4615  
11803  
SCANNET



**Scandinavian Avionics A/S**

Billund Airport  
P.O. BOX 59  
DK-7190 Billund  
Denmark

Phone: +45 7950 8000  
Telefax: +45 7950 8099  
E-Mail: [sa@scanav.com](mailto:sa@scanav.com)  
CVR-no.: 27 66 14 40

Skatteministeriet  
Att: Lone Lau Jensen  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK-1402 København K

Billund den 6. september 2007

### Høringssvar vedr. lovforslag om flymoms

Scandinavian Avionics A/S der er specialiseret inden for flyelektronik har en stor kundebase indenfor GA-området. Fly er jo som bekendt kendetegnet ved, at være meget mobile, og vil derfor hurtigt kanaliseres hen hvor tingene er billigst. En ændring af momslovgivningen vil derfor have en stor negativ effekt for virksomheden.

#### **TAB AF ARBEJDSPLADSER**

Af vort kundegrundlag kommer flere kunder fra udlandet, netop på grund af de gunstige forhold for GA fly i Danmark. Også fly der kommer igennem Danmark for toldbehandling, men som er bestemt for udlandet, får fra tid til anden lavet småting på deres vej. Med en ændring af Momsloven vil alle disse kunder falde væk øjeblikkeligt, med den følgerkning at vor omsætning vil falde, med et fald i beskæftigelsen til følge.

#### **TAB AF SKATTEINDTÆGTER**

Denne manglende indtægt fra udlandet, samt den mindre beskæftigelse vil selvfølgelig mindske skatteprovenuet. Også fly der kommer igennem Danmark for toldbehandling generer et skattegrundlag, der vil forsvinde øjeblikkeligt såfremt momsloven ændres som foreslået. Samlet taler vi formodentlig om beløb i millionklassen.

#### **PRESSEN**

De ting der har været taget op i pressen omkring rige Europæers køb af fly via Danmark, har kun lidt at gøre med sagen. De fly der kommer via Danmark generer trods alt et skattegrundlag. Nu vil de blot gå til Luxemburg, England eller Tyskland hvor momssatsen ligger mellem 6% og 10% lavere end Danmark og genere skatteprovenu og arbejdspladser i disse lande !!!

Men det er en lille del af hele sagen. Det rammer en stribe virksomheder med relation til flyvning i hele Danmark, det være sig vor virksomhed som flyværksteder, og pilotuddannelsesinstitutioner.

#### **ÆNDRING AF MOMSLOVEN**

Selvom vi har forståelse for en tilpasning af momsreglerne i EU, synes det besynderligt at netop denne ændring skal hastes igennem. Når man ændrer en mangeårig praksis som mange virksomheder har skullet forholde sig til, ville det være rimeligt at give virksomhederne mulighed for at tilpasse sig de nye regler.

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

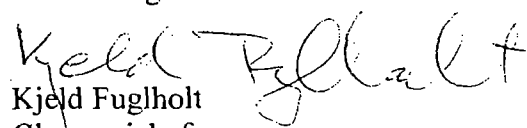
66

F.eks. burde man prøve at belyse konsekvenserne for den tænkte ændring. Måske skulle man differentiere momssatsen så man lå på laveste niveau i EU for ikke at skævvride konkurrencen netop indenfor et område der er meget mobilt.

Som minimum burde man lave en langvarig overgangsordning, der gav branchen mulighed for at tilpasse sig de nye regler.

At køre et lovforslag, der har så stor negativ effekt som beskrevet, igennem på 4 måneder er simpelthen uanstændigt.

Med venlig hilsen

  
Kjeld Fuglholt  
Økonomichef



---

**Fra:** Kim Skadborg / KS Autoservice [mailto:kim@ks-auto.dk]

**Sendt:** 18. september 2007 07:52

**Til:** kim@ks-auto.dk

**Emne:** VS: Høringssvar flymoms

---

Til:

Skatteministeriet

Nicolai Eigveds Gade 28

1402 København K

Att: Lone Lau Jensen

Høringssvar vedrørende: Forslag til lov om ændring af momsloven "FLYMOMS"

Lovforslaget bør forkastes.

Ændring af moms loven vil gøre almen flyvningen dyrere.

En sådan fordyrelse vil resultere i ulykker.

Begrundelse:

I forvejen er almenflyvningen de senere år blevet belastet med store prisstigninger på grund af strammere regler vedr. vedligeholdelse. Der er efterhånden så meget papirarbejde på flyværkstederne at kun halvdelen af mekanikerne arbejder på fly, den anden halvdel laver papir arbejde.

Forsikringspræmierne er støt stigende.

Afgifter og gebyrer stiger.

Brændstof priser stiger.

Når fly budgettet så ikke stiger i samme takt skal der spares.

Der kan spares på vedligeholdelsen.

Det vil betyde ringere standard på flyene.

Der kan spares på flyvetiden (træning og mindre vigtige flyvninger vil blive sparet væk).

I forvejen sker de fleste ulykker inden for almenflyvningen på grund af for dårlig rutine.

Det vil blive værre, med stigende priser. som følge af moms.

Et biprodukt ved ændret momslov kunne være at "svage sjæle" falder for fristelsen til at udføre "sort arbejde".

Venlig hilsen

Helle og Kim Skadborg

Birkmosevej 28

6950 Ringsted

Karin og Jens Toft,  
Adelvej 27, Højmark,  
6940 Lem, Danmark.

Tlf. 9734 3233.

toftair@mail.dk

[www.toftair.dk](http://www.toftair.dk)

14. september 2007-09-14

Skatteministeriet,  
Nicolai Eigtveds Gade 28,  
1402 København K.,  
Att. Lone Lau Jensen.

Som tidligere næstformand i veteranflyklubben gennem 25 år og certifikatindehaver siden 1963 har jeg gennem årene været medvirkende til at mange veteranfly er kommet til landet og af klubbens medlemmer nænsomt restaureret ofte flotte som ny. Dette har været medvirkende til at vi i dag her i landet har en fin bestand af sjældne historiske fly som stadig kan ses i luften. Renovering af et gammelt fly har ofte både tidsmæssigt og økonomisk været en stor opgave. En ekstra udgift som følge af moms på materialer vil ikke fremme lysten til at gå i gang med et projekt.

For at man stadig kan se veteranbiler på de danske veje er vægtafgiften på disse kun en fjerdedel af normalt ligesom registreringsafgiften ved køb fra udlandet er

minimal. Veteranbiler kaldes kun til syn hver ottende år. På samme måde bør småfly tilgodeses og stadig være momsfri.

Med venlig hilsen

Toft Air Force

Jens Toft

Fra: Skatteministeriet Skatteministeriet  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
Modtaget: 16-09-2007 23:17:36  
Emne: Videres.: fly moms

---

>>> "Torben Hansen" <Torben\_Hansen@e-box.dk> 09/14/07 4:35 >>>

Endnu et ugennemtænkt og ugennemregnet lovforslag inden for luftfart er i denne tid til høring. Hvis ministeriets embedsmænd blot engang imellem gad undersøge og lytte til fagkundskaben, ville dette lovforslag aldrig have set dagens lys. Indførelse af det foreslåede lovforslag, vil medføre katastrofale sikkerhedsmæssige forhold for vedligeholdelse af flyflåden. Samt føre til lukning af al dansk pilotuddannelse, Med deraf følgende indtægtstab for landet. Skal vi have flere ulykker som den i Ålborg og Vilnius forleden, skal man blot pålægge luftfartsbranchen så store skat og afgiftsmæssige belastninger, at der ikke er råd til sikker vedligeholdelse og uddannelse i dansk luftfart. Yderligere vil langt den største del af flyflåden blive udflaget og al den service og vedligeholdelse som i dag foregår i danske virksomheder vil naturligvis forsvinde. Så træk lovforslaget tilbage. – Lad fortsat dansk luftfart være blandt den bedste i verden – hvor sikkerheden er i top. For Viborg Fly T.Hansen

Fra: Michael Carlsson <mi\_ro\_ca@yahoo.dk>  
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>  
Modtaget: 14-09-2007 18:01:27  
Emne: Vedr. hørings svar på forslag om moms på flybranchen.

---

Jeg vil hermed tilslutte mig nedenstående indsigelse om moms på flybranchen.

Mvh Michael Carlsson

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att. Lone Lau Jensen

Vedr. hørings svar på forslag om moms på flybranchen.

Jeg vil hermed fremsende indsigelse imod ovennævnte lovforslag, idet jeg mener at det har langt bredere effekt, end man oprindeligt har forestillet sig.

Man skal i den sammenhæng være opmærksom på, at et andet forslag/eller vedtaget lov betyder, at flybrændstof fra 01.01.08 bliver belagt med afgifter, som vil få flybrændstof til at stige fra ca. 10,00 kr. pr. liter, til ca. 15,00 kr. pr. liter – en stigning på 50% fra nuværende niveau.

Nærværende lovforslag indebærer, at alle fly, som ikke primært flyver udenrigsflyvning – bortset fra sportsfly, som i forvejen er momsbelagte, fremover skal betale 25 % i moms, bl.a. af flyindkøb, maling, reparation, udlejning & skoling af unge pilotaspiranter

Danmark har i forvejen en international kendt meget høj standard, både inden uddannelse af piloter, og vedligeholdelse af fly.

Hvad angår pilotaspiranterne, ligger det negative i, at Danmark samtidig er det dyreste sted at uddanne sig. Pilotuddannelsen er rent brugerbetalt, og efter uddannelsen står de nyuddannede med en gæld på ca. 800.000 kr., og en logbog der viser, at de har fløjet ca. 200 – 250 timer.

En indførelse af lovforslaget vil betyde, at uddannelsens pris pludselig stiger med ca. 25 %, hvilket vil få endnu flere aspiranter til at vælge uddannelse i udlandet, f.eks. USA hvor uddannelsen i forvejen kan fås væsentligt billigere.

Næste effekt vil være, at de mindre Fly-Taxaselskaber, som primært har indenrigsflyvning, rundflyvning m.v. som forretningsgrundlag pga. af de stigende omkostninger bliver urentable og må lukke.

Som nævnt står en nyuddannet pilot med en betydelig gæld, og har samtidig kun 200 – 250 flyvetimer i logbogen.

Alle større flyselskaber har som et krav, at nyansatte piloter skal have minimum 1.000 flyvetimer i logbogen, før der er den mindste chance blot for at komme til jobsamtale.

De fleste nyuddannede piloter vælger derfor at akkumulere timer ved jobs i den lille danske branche for rundflyvning, og små nationale ruter, bl.a. til servicering af danske ikke-brofaste øer.

Såfremt denne mulighed forsvinder, forsvinder piloterne også fra både uddannelsen og opflyvninger, hvilket vil have katastrofale effekter for både skolerne, de mindre flyselskaber, samt infrastrukturen til de danske småøer, hvor flyvning i dag er en livline for både private, erhvervslivet, og samtidig er med til at befordre de turister dertil, som er mange af øernes livsgrundlag.

De fleste af øernes flyvepladser er enten kommunalt ejede eller støttede, og hvis denne trafik forsvinder, kan man næppe forestille sig, at det politisk vil være muligt, at opretholde flyvepladserne,

hvorefter øernes infrastruktur i væsentlig grad forringes, med fraflytning af både beboere og virksomheder til følge.

Hvad angår Flyskolerne, har de ikke længere nogen fremtid i Danmark.

Dette gælder også virksomheder der foretager reparation og vedligeholdelse af fly, hvor deres gode renommé hidtil har tiltrukket kunder fra hele verden. Fly er nemme at flytte rundt med, og man vælger det sted i verden, hvor man får den bedste og billigste service.

Uddannelsen til Flymekaniker er meget krævende og specialiseret, og meget international.

En flymekaniker kan hverken bruges som automekaniker eller maskinmester, men kan sagtens finde job i udlandet, hvilket vil være den eneste mulighed for de fleste, og det samme gælder piloter og pilotaspiranter, der vil flytte til udlandet for at gennemføre skoling og opflyvningen.

Mange unge danskere vil i den forbindelse stifte familie i udlandet, og da det som pilot er ligegyldig, hvor i verden man har sin familiebase, er det tvivlsomt, om de nogensinde vender tilbage.

Alene hvad angår disse 2 specifikke jobs, taler vi om tusindvis af højlønnede personer, der bliver tvunget til udlandet, og deres incitament for senere at flytte familiebasen til Danmark, vil alene pga. af beskatningen, være meget lille.

Dette lovforslag er kun en meget lille flig i momsloven, hvor det i praksis ingen økonomisk betydning får, men hvor det som en sidekonsekvens får meget stor betydning for den danske infrastruktur og beskæftigelse.

Jeg vil derfor foreslå en udsættelse af lovens ikrafttagen, således at man får involveret alle de parter, som jeg er bange for, ikke har forstået hvilke voldsomme effekter dette forslag vil have på deres dagligdag.

Med venlig hilsen

Hans Schmidt

-----  
Alt i én. Få Yahoo! Mail med adressekartotek, kalender og notesblok.

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

SCANNET  
Service Center

INDGÅET  
17 SEP. 2007

Att.: Lone Lau Jensen

Afgft

Aars. den 12. september 2007

**Høringssvar vedr. "Forslag til lov om ændring af momsloven af 24. august 2007"**

Med det fremlagte lovforslag ændrer man med et slag forudsætningerne for en lang række erhverv med tilknytning til luftfart, herunder luftfartselskaber, selskaber som handler med fly og udstyr til fly, værksteder, uddannelsesinstitutioner, skoler som uddanner piloter og besætningsmedlemmer, samt en lang række virksomheder og privatpersoner, som der er kunder eller leverandører til luftfartsvirksomheder og GA (General Aviation) branchen.

Man ændrer derudover med et slag beskatningen af enhver brug af luftfartøjer for både den almindelige borger og for selskaber idet ydelser og produkter, som før har været fritaget fra moms nu belægges med moms, og derved reelt bliver 25% dyrere. Dette i en tid, hvor der jævnlige tales om "skattestop" – altså det forhold, at den enkelte "efter" en ændring ikke må betale mere i skat (herunder gebyrer m.v.) end "før" samme ændring. Bruddet på skattestoppet består her i, at privatpersoner og virksomheder pålægges en 25% større udgift til betaling af "ny skat" når de vælger flytransport i form af privatfly, firmafly eller ruteflyvning leveret af indenrigsluftfartselskaber i forhold til at vælge samme flytransport leveret af udenrigsluftfartselskaber.

Lovforslaget er således stærkt konkurrenceforvridende, idet man ved at indføre differentieret behandling af luftfartselskaber, som hovedsageligt flyver udenrigs og andre luftfartselskaber reelt pålægger indenrigsluftfartselskaber en væsentlig omkostningsforøgelse på at levere præcis den samme ydelse som udenrigsluftfartselskaber. Ligeledes pålægger man brugere af private fly og firmafly en omkostningsforøgelse på mindst 25% i forhold til den udgift samme personer og firmaer har, når de flyver samme strækninger, men hvor flyvningen er leveret af et luftfartselskab, som hovedsageligt flyver udenrigs.

Lovforslaget bryder således regeringens skattestop; det pålægger private brugere og selskaber væsentlige omkostninger, såfremt de ønsker at benytte anden flytransport end den flytransport et udenrigsluftfartselskab leverer; det er stærkt konkurrenceforvridende og tilgodeser store udenrigsluftfartselskaber på bekostning af alle andre leverandører af samme ydelser som disse; og det vil medføre tab af danske arbejdspladser.

Lovforslaget er fremsat uden forarbejde i samarbejde med de berørte parter og tilsyneladende uden kendskab eller tanke for de effekter som lovforslaget vil have, og er ydermere foreslået indført uden overgangsordning og med meget kort varsel.

Effekten af lovforslaget er skønnet provenuneutralt for staten, men vil have voldsomme konsekvenser for alle andre end store luftfartselskaber, som hovedsageligt flyver udenrigs. Effekten omfatter, men er ikke begrænset til:

- Privatpiloter vil flyve mindre på grund af de større omkostninger, og da der er en direkte sammenhæng mellem flyveerfaring og havarier vil en direkte effekt være flere havarier og således tab af flere menneskeliv.

Afgft	07-211-1
Akt nr	171



- Privاتفlyvning og firmaflyvning (i praksis al flyvning uden for luftfartselskaber, som flyver udenrigs) bliver med et slag 25% dyrere. Udenrigsluftfartselskaber nyder således særdeles godt af et skjult statstilskud på 25% (set i forhold til samme vare leveret af andre).
- Kunderne til danske flyværksteder vil forsvinde og i stedet vælge at lade deres fly servicere i Sverige, Tyskland eller andre lande, idet danske flyværksteder med et slag bliver 25% dyrere og dermed ikke længere konkurrencedygtige og derfor både ude af stand til at tiltrække udenlandske kunder og ude af stand til at levere en konkurrencedygtig ydelse til danske kunder.
- Al handel med fly i Danmark vil ophøre, idet Danmark med en prisstigning på 25% bliver det dyreste land i EU at købe fly i.
- Al uddannelse af luftfartspersonale bliver dyrere idet skolerne pålægges 25% større omkostninger. Effekten vil være færre elever til danske skoler, idet disse ikke længere vil være konkurrencedygtige.
- Privat pilotuddannelse vil blive dobbeltbeskattet, idet skolernes omkostninger stiger med 25% på grund af købsmoms, mens pilotuddannelsen yderligere tillægges 25% moms.

Med disse effekter er det svært at forestille sig, at lovforslaget skulle være provenuneutralt for staten, idet der jo er tale om tab af dansk arbejde til arbejde udført i udlandet. Tabet af dansk indkomstskat og danske arbejdspladser må således tages med i betragtning, når den økonomiske effekt af lovforslaget vurderes.

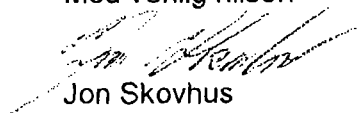
Min vurdering af økonomien i lovforslaget er således en marginal nedgang i bruttonationalproduktet og en negativ påvirkning af betalingsbalancen, en nedgang i indkomstskat og en marginal øgning af momsopkrævninger, som dog på ingen måde kan modvirke tabet af dansk arbejde.

Slutteligt finder jeg det stærkt problematisk, at der reelt tillægges moms 2 gange på f.eks. flyudlejning. Først tillægges der moms til køb af det fly, som lejes ud (eller som leases ind i udlejningsselskabet). Denne moms er herefter IKKE fradragsberettiget, men der skal igen tillægges moms ved udlejning af flyet. Dette er ikke "moms" i ordets normale betydning, hvor der er tale om en beskatning af den merværdi der tilføres et produkt. Her er der således tale om en helt nyopfundet skat/afgift på 25% som tillægges flyudlejning. Et VÆSENTLIGT brud på skattestoppet.

Jeg skal hermed opfordre til, at Skatteministeriet i samarbejde med luftfartselskaber, GA branchen og de interesseorganisationer, som repræsenterer GA indleder et grundigt forarbejde, således at effekterne af lovforslaget kan beskrives mere fyldestgørende og således at den økonomiske effekt kan vurderes på et bredere grundlag.

Ydermere skal jeg opfordre Skatteministeriet til at overveje en lang overgangsordning, således at branchen vil få en chance for at tilpasse sig et fuldstændigt anderledes marked for luftfartsydelse og flyvning i Danmark.

Med venlig hilsen

  
Jon Skovhus  
Nørremarkvej 12  
8832 Skals

jonskovhus@mail.dk

Hadsten d. 14. Sept 07

Skatte ministeriet ATT: Lone Louise Jensen

INDGÅET  
17. SEP. 2007  
Afgift

Høringssvar til lovforslaget vedr.  
momsændring der rammer  
hele flybranchen.

Lovforslagets ikrafttræden bør  
udskydes og gennemarbejdes  
med hele branchen.

Det ville være meget uheldigt  
at vide for Uddannelse af piloter  
og teknisk uddannelse, som ja skal  
ses også globalt.

Det vil også ramme den private  
flyselskabshånd og det kan vel  
ikke være meningen at stoppe den  
totalt. Desuden flybranchens  
piloter og andre aktører kommer  
fra landets flyveklubber og de  
private flyveskoler.

Yndstøtten er fra Uddannelsesloven  
med A-derbefragter fra 1975 og har  
derfor fulgt branchen siden.

Med venlig hilsen

SCANNET  
Service Center

Afgift	07-211-1
Akt nr.	177

ARNE NIELSEN  
Skanderborgvej 13 8370 Hadsten  
Tlf 86 98 04 98

21288

113

Henning P. Holskov  
Birkebakken 20.A.  
DK 2840 Holte.

SCANNET  
Service Center

Tlf. \* 45 - 45 41 18 12  
E-mail: henning.holskov@ mail.tele.dk

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtvædsgde 28  
1402 København K.

INDGÅET  
17 SEP. 2007  
Afgift 10/9-2007

Att: Lone Lau Jensen

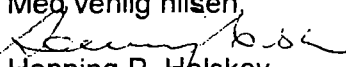
Indsigelse vedr. lovforslag om flymoms.

Herved tillader jeg mig at gøre indsigelse - specielt baseret på følgende 2 punkter:

- 1) Danmark er et Ø-rige, og selv om Flyvevåbnet er behjælpelige med redningshelikoptere i alvorlige tilfælde, så må ø-boerne i stor udstrækning basere sig på privatflyvning i en lang række tilfælde, når det gælder kontakten med det øvrige land. - Og ø-boerne er med få undtagelser ikke formuende, hvorfor en forhøjelse i flypris med 25% er en alvorlig sag.
- 2) I fremtiden kommer vi til at mangle piloter, idet flyvevåbnet nu uddanner langt færre piloter end før, og hertil kommer, at piloterne i dag har en lang bindingsperiode til flyvevåbnet - i modsætning til tidligere, hvor en uddannet pilot kun var pligtig til at forblive i tjenesten i 5 år.

Vi er derfor afhængige af en underskov af unge mennesker, som gerne vil uddanne sig til piloter, men som er hårdt spændt for økonomisk, idet de selv må betale den overvejende del af uddannelsen.

Hvis disse vordende piloter fravælger pilot-uddannelsen bliver vi afhængige af udenlandske piloter - måske fra lande, hvor man ikke er så nøjeregnende med sikkerheden - se f.eks. de internationale statistikker for flyveulykker.

Med venlig hilsen,  
  
Henning P. Holskov.

Afgift	07-211-1
Akt nr	176

Fra: "Thomas Branner Jespersen" <tbj@glv.gl>  
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>  
Modtaget: 14-09-2007 19:16:47  
Emne: Høringssvar / indsigelse mod foreslået ændring af moms-krav til flyvning

---

Indsigelse mod foreslået ændring af momsloven for flyvning, §34, stk 1. nr 7, 8, og 9

Her med vil jeg gerne kommunikere min indsigelse mod den foreslåede ændring af momsloven. Mine begrundelser er alle indeholdt i høringssvaret fra GA-brancheforeningen, j.nr. 175.105

En yderligere privat indsigelse er, at privatflyvning efterhånden er underlagt så mange restriktioner, påbud, begrænsninger og andre hindringer i vejen, at flyvning som hobby er hårdt trængt. Det mener jeg ikke man kan være tjent med, da flyvning, såvel som mange andre gode beskæftigelser, er en fornuftig og lærerig aktivitet, deltagerne får stort personligt og socialt udbytte af.

Med de foreslåede ændringer af priser vil det gøre det endnu mere vanskeligt at tiltrække nye medlemmer til sporten, og dermed holde liv i flyvning.

Venlig hilsen

Thomas Branner Jespersen

Privatpilot

Uddannelsesleder, SIU-ATS

Mittarfeqarfiit / Grønlands Lufthavnsvesen

Postboks 30

3923 Narsarsuaq

Luftkaptajn ATPL  
IB W. Nielsen  
Umanakparken 164  
6715 Esbjerg N

SCANNET  
Service Center

2007-09-12

## Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28.  
1402 København K  
Att: Lone Lau Jensen  
Skatteminister Kristian Jensen

### Hørings svar vedr. lovforslag om moms på fly mv.

Det vil blive en meget alvorlig sag for den Danske stat og for dansk GA luftfart !!

Det vil være fuldstændig tåbeligt at pålægge fly og GA branchen moms.

Der er lavet beregninger af eksperter på at det kommer direkte til at koste den Danske Stat ca. 200 millioner kr. i tabt indtjening !!

GA flyvningen der i forvejen kæmper med ganske urimeligt høje gebyrer fra SLV (Statens Luftfartsvæsen) – disse gebyrer er f. eks ca. 3 gange så høje som i Tyskland – vil gøre det meget vanskeligt ja nærmest umuligt at operere i Danmark, og det vil igen koste arbejdspladser.

Flyveskolerne kan formentlig lukke idet uddannelsen til Trafikflyver koster et sted mellem 600.000 Kr og 800.000 Kr så en merudgift på ca 200.000 Kr. til et ATPL sender lige omgående alle nye elever til udlandet, f. eks USA hvor det i forvejen er gunstigt at flyve mht. omkostninger.

Dvs. eleverne der ellers ville uddanne sig i Danmark tager deres mindre formuer og spenderer dem i udlandet, dvs. tabt indtjening i Danmark, tabt indtægt i skatter af forbrug og tab af arbejdspladser.

Det har været fordelagtigt for udlændinge at få deres fly vedligeholdt i Danmark, men hvis der blev indført moms på fly vedligehold ville disse kunder udeblive, dvs. tab af arbejdspladser og anden indtjening for staten.

Hvis begrundelsen er, at der skal ske harmonisering indenfor EU kan dette umiddelbart fejles af bordet, idet England har fuldstændig momsfrihed på ALLE fly over 8 tons.

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

111

Det virker som en af de sædvanlige hovsa løsninger vi har set for mange af fra folketingets side, så er det ikke bedre at besinde sig og tænke sig ordentlig om inden der bliver ændret på momssatsen på fly og General Aviation !!

Hvis man virkelig kom med en ordentlig begrundelse og det blev uundgåeligt, så ville en overgangsordning på 5-10 år være rimelig og der vil være god tid til at tilpasse sig nye tilstande.

Der er i øvrigt allerede moms på "Sportsfly" og ultralette fritidsfly i linie med de fartøjer fritidssejlere benytter sig af så her er ingen forskel.

Lad os undgå at få vores fly branche ødelagt og få taget dette lovforslag taget af bordet med det samme.

Med venlig hilsen



Ib W. Nielsen  
Luftkaptajn - ATPL

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att. Lone Lau Jensen

Hornslet, 12. september 2007

### Høringssvar vedrørende lovforslag om flymoms.

Konsekvensen af at indføre flymoms i Danmark, vil efter vores overbevisning medføre følgende:

- Afslutning af GA flyvning som hobby for almindelig lønmodtager
- Afskaffelsen af pilot uddannelsen for privat flyvercertifikat i Danmark
- Yngre mennesker som fremover ønsker at uddanne sig til pilot, vil flytte til udlandet
- Tab af danske arbejdspladser på serviceværksteder og flyveskolerne
- Lukning af flere flyvepladser
- Køb, salg og vedligeholdelse vil i endnu højere grad end i dag bliver flyttet til andre EU lande som i forvejen kan tilbyde det samme langt billigere.

Min kone og jeg, vi er begge ganske almindelige lønmodtagere, har for nylig taget pilot uddannelsen fordi vi interesser os for flyvning. De to certifikater har kostet os til sammen 1½ års fritid og en stor del af vores private opsparing. Vi ejer i dag et brugt 27 år gammel enmotors fly som vi har indtil nu fået rigtig meget glæde af i vores fritid. Hvis moms forhøjelsen gennemføres sammen med den kommende ny afgift på flybrændstof, vil det være slut for os. Privatfriheden vil lide endnu en knæk i Danmark.

Mange af de yngre mennesker i vores lokale flyveklub som i øjeblikket er i gang med deres privatflyvecertifikat vil utvivlsomt stoppe. De har ikke råd.

Indførelse af flymoms vil belaste både erhvervslivet og private personer økonomisk i en grad, at det vil koste danske arbejdspladser, og livet vil være endnu mere kedelig for dem, der ikke længere har råd til at dyrke deres hobby.

David Ramsey & Benthe Jørgensen  
Humblevej 21  
8543 Hornslet  
Tlf. 86996355

Fra: Skatteministeriet Skatteministeriet  
Til: Postkasse Afgifter <pafigt@skm.dk>  
Modtaget: 16-09-2007 22:26:59  
Emne: Videres.: Høringssvar vedr ændrede momsregler for levering af og til fly.

---

>>> Solveig Hove-Christensen <solveig.hove@sol.dk> 09/12/07 9:03 >>>

Skatteministeriet Nicolai Eigtveds Gade 281402 København K Att Lone Lau Jensen Høringssvar vedr ændrede momsregler for levering af og til fly. **KATASTROFE FOR DANSK flyning** Den foreslåede lovændring vil medføre, at al flyvning, reparationer, maling, vedligeholdelse, udlejning, skoling og salg af fly og reservedele for alle andre flybrugere og flykøbere i Danmark end luftfartselskaber i udenrigstrafik med ét bliver 25% dyrere. Det vil være en regulær katastrofe for al flyvning udenfor de større luftfartsselskaber, da hele denne del af branchen bliver gjort ukampdygtig. **DYRERE UDDANNELSER** En momslovsændring som foreslået betyder, at en pilotuddannelse stiger med godt 25%. Erhvervsuddannelser er fritaget for moms men skolerne kan ikke fradrage købsmoms. Hvis flyene derfor bliver 25% dyrere, vil den samlede pris for uddannelsen stige næsten tilsvarende, da brugen af fly jo er det bærende i enhver pilotuddannelse. Det koster godt 6-700.000 i forvejen at blive erhvervspilot, så med moms oveni på flydelen vil det være langt mere end 100.000 i prisstigning. Danmark er et af de førende lande i EU inden for uddannelse af piloter, og vi er det første land til at implementere den nye pilotuddannelse, MPL, der er en stor eksport succes. Vi har Nordens største flyveskoler i Danmark, og det vil være synd at ødelægge dette, hvilket vil være tilfældet, hvis ændringen gennemføres som foreslået. **INGEN** kan leve med en forhøjet pris på 25%. Dette har ikke været tilsigtet med den foreslåede momslovsændring! Man har oplyst i skatteministeriet, at man ikke har været klar over denne konsekvens. **TAB AF INDKOMSTSKAT OG INDTÆGTER** Der vil være et endog meget stort tab af indkomstskat, der vil være meget, meget større end den potentielle indtægt ved momsen, da salget af såvel fly som ydelser vil dø ud med det samme. Det vil koste stat og kommuner mange millioner kroner i tabt skatteprovenu. Det vil være de kommuner, der ligger rundt om lufthavnene, der vil blive hårdest ramt - dem der har omkostningerne til lufthavnene oveni. Hvis værkstederne m.fl. mister omsætning, vil trafikken gå ned og dermed også de indtægter, lufthavnene har. Det er en skrue uden ende. Dette vil være ødelæggende for denne del af luftfartsbranchen. **OVERGANGSPERIODE** Det må være muligt at indføre en længerevarende overgangsperiode, så erhvervet kan få tid til at indrette sig. Vi har haft den nuværende momslov i 40 år. Det er 30 år siden, at det 6. momsdirektiv kom på banen, og branchen har med rette kunnet gå ud fra, at sådan er det nu engang. Vi har levet med momsloven som den er i 15 år i det Indre Marked og i godt 3 år siden den dom, der angives som årsag til ændringerne. Hvordan kan det så pludseligt haste så voldsomt, at branchen ikke får en chance for at tilpasse sig? At underminere en branche med godt 2 måneders varsel (fra tidligste vedtagelse til ikrafttræden) er uanstændigt - uanset om skattestoppet tages i betragtning eller ej. Masser af selskaber i branchen har indgået aftaler, der rækker langt ud over nytår? aftaler som selskaberne måske har meget svært ved at ændre på som for eksempel ansættelsesaftaler med ansatte, som der ikke vil være brug for efter nytår. Det vil føre til konkurser, når omkostningerne ikke kan justeres men omsætningen falder drastisk. Der må og skal etableres en længerevarende overgangsordning. En overgangsordning vil gøre det muligt for firmaerne i branchen at tilpasse sig nye tider, så arbejdspladserne bevares. Samtidig bør det være et krav at andre lande skal ændre deres tilsvarende lovgivning samtidigt. Alle fortjener en bedre løsning end en ren overførsel af direktivteksten uden hensyntagen til virkeligheden. Resultatet bliver at de lande med den laveste moms sats bliver vindere her - og desværre er det jo ikke Danmark. Jeg ser ingen logik i, at der lovmæssigt laves forskel på den ferierejsende, der sidder sammen med 200 andre i en Airbus på vej til Mallorca og ham, der sidder i sin Cessna 172 på vej til Jersey - det kan betragtes som lige meget ferie, fritid og fornøjelse. Som almindelig privat person undrer det desuden at der skal være forskel på om flyvning foregår uden eller indenrigs? eller for den sags skyld om det foregår i det offentlige tjeneste.

Vilkårene bør være ens for alle? både inden for EU men da også inden for Danmarks egne grænser. Med venlig hilsen Solveig Hove-Christensen



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Lone Lau Jensen

212 71  
INDGÅET  
17 SEP. 2007

Augustenborg den 14.09.2007

Afgift

SCANNET  
Service Center

### Høringssvar vedrørende lovforslag om fly moms

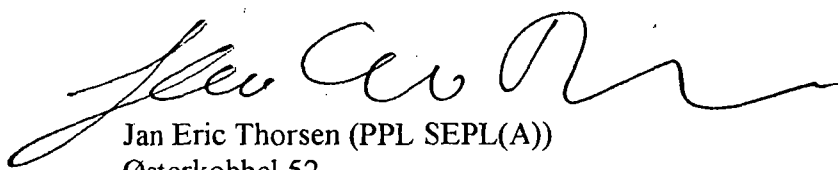
Under henvisning til udstedt høringsforslag den 24.08.2007 ang. indføring af fly moms ønsker jeg at frembringe følgende kommentar:

At indføre fly momsen vil have en meget negativ indflydelse på privatflyvningen i Danmark. Allerede nu bliver privatflyvningen af mange piloter betragtet som meget omkostningstung. Konsekvensen af fly momsen er generelt færre flyvetimer, resulterende i dårligere rutine og deraf afledet højere sikkerhedsrisiko forbundet med flyvningen.

At indføre fly moms er et stort skridt i retning af at lade privatflyvningen uddø i Danmark. Dermed fratages ikke kun piloterne deres hobby, med relaterede sociale og forretningsmæssige netværk, men langt værre er konsekvenserne for de arbejdspladser der er afhængige af privatflyvningen. Her tænker jeg specielt på fly vedligeholdelses sektoren.

Jeg håber at dette høringssvar kan bidrage til at fly moms lovforslaget bliver genovervejet og om muligt annulleret.

Venlig hilsen



Jan Eric Thorsen (PPL SEPL(A))  
Østerkobbøl 52  
6440 Augustenborg  
Tlf.: 74 47 02 82  
Mail.: jet@danfoss.com

Afgift	07-211-1
Akt nr	179

20638

uj



Skatteministeriet  
 Nicolai Eigtveds Gade 28  
 1402 København K  
 Att. Lone Lau Jensen

13.-9.-2007

INDGÅFT  
 1. SEP. 2007  
 Afgift

SCANNET  
 Service Center

**Høringssvar vedrørende lovforslag om flymoms.**

Konsekvensen af at indføre flymoms i Danmark, vil efter min overbevisning være tab af danske arbejdspladser, idet det ikke længere vil være attraktivt for udenlandske flyejere at få deres fly serviceret på danske værksteder. Ligeledes kan det blive mere attraktivt for danske flyejere, at få serviceret deres fly på udenlandske værksteder i fremtiden.

Fremtidig flyhandel med udenlandske købere vil ikke længere foregå via Danmark, så her forsvinder også danske arbejdspladser.

Uddannelse af nye piloter må også forventes at blive reduceret eller flyttet til udlandet, som følge af den store prisstigning på et dansk certifikat, som indførelse af flymoms vil medføre.

Vedligeholdelse af flyvetræningen, der ofte foregår i små GA-fly, for de piloter, der flyver dig og mig på ferie eller arbejde, bliver også dyre eller dårligere, som følge af indførelse af flymoms.

Firmaer der har personer med flycertifikat ansat, der bruger GA-fly som transportmiddel, vil blive påført en ekstra udgift, som følge af indførelse af flymoms.

Som selvstændig erhvervsdrivende, bruger jeg selv mit fly til forskellige opgaver i forbindelse med min virksomhed, nogle af opgaverne kan ikke løses på andre måder.

Som beskrevet i ovennævnte, vil indførelse af flymoms utilsigtet belaste erhvervslivet økonomisk i en grad, der vil koste danske arbejdspladser, med det resultat, at tabet af indkomstskatter langt overstiger indtægten af flymomsen.

Undlad at indføre flymoms og bevar de danske arbejdspladser. Plej Danmarks interesser frem for udenlandske interesser. På forhånd, TAK.

Ib E. Mortensen  
 Ib E. Mortensen AS  
 Vesterbro 73  
 8970 Havndal  
 Tlf. 86470388  
 CVR. 42130710

Afgift	07-211-1
Akt nr	128



# FALDSKÆRMSKLUBBEN DFC

Espergærde 12.9.2007

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att Lone Lau Jensen

SCANNET  
Service Center

## Høringssvar fra Faldskærmsklubben DFC

### KATASTROFE FOR FALDSKÆRMSSPORTEN.

Den foreslåede lovændring vil være en katastrofe for faldskærmssporten og klubberne i Danmark. Klubberne drives i forvejen med et meget stramt budget, for at holde udgifterne nede for vores medlemmer. Da udgifterne til fly og brændstof udgør op mod 75% af klubbernes udgifter, vil en forøgelse på 25% uden tvivl gøre ondt og på sigt reducere antallet af medlemmer i klubberne, af økonomiske grunde. For landets mindste klubber vil det formentlig medføre dødsstødet.

Det sociale aspekt har en meget høj prioritet og klubberne gør et stort stykke arbejde i at tiltrække nye medlemmer og en forøgelse af flyudgifterne på 25%, kan kun hentes ét sted, nemlig hos medlemmerne. Dette arbejde vil så fremover være endnu vanskeligere og kan formentlig få en del af de mange frivillige, der får klubberne til fungere, til at opgive og sige stop, hvilket vi selvfølgelig ikke kan tro har været hensigten med lovændringen.

Udover klubberne vil faldskærmssporten generelt lide under den foreslåede lovændring. De danske landshold er blandt verdens bedste og deres "arbejdsvilkår" vil uden tvivl blive forringet. Landsholdene er delvis selvfinansieret, så også her vil en forøgelse af udgifterne gøre det svært at opretholde de gode resultater fremover.

Ydermere er diverse afgifter og gebyrer til SLV for nylig steget med op til det 3 dobbelte, hvilket jo selvfølgelig presser klubbernes økonomi til det yderste. Så endnu en stigning i udgifterne vil være næsten umuligt at håndtere i de hårdt økonomisk trængte faldskærmsklubber.

Der er samtidig lagt op til at pålægge brændstof en afgift på ca. 5,62 kr. pr. liter hvilket svarer til ca. 50%, så sammen med den foreslåede lovændring af momsloven tegner det til at blive en næsten umulig opgave at drive og dyrke faldskærmssport i Danmark, hvilket vi umuligt kan tro er intensionen med de foreslåede ændringer.

### KATASTROFE FOR DANSK LUFTFART!

Den foreslåede lovændring vil medføre, at al flyvning, reparationer, maling, vedligeholdelse, udlejning, skoling og salg af fly og reservedele for alle andre flybrugere og flykøbere i Danmark end luftfartselskaber i udenrigstrafik med ét bliver 25% dyrere.

### TAB AF ARBEJDSPLADSER

Det vil være en regulær katastrofe for hele erhvervet indenfor GA (General Aviation - al flyvning udenfor de større luftfartsselskaber), da hele denne del af branchen bliver gjort ukampdygtig. Erhvervet har en stor eksport, da vi i dag med den 0% sats der gælder trods høje lønninger og miljøkrav og store afgifter til Luftfartsvæsenet er konkurrencedygtige overfor udlandet. Der er mange i udlandet, som får lavet deres vedligeholdelse m.m. i Danmark. Det må forudses, at der vil blive et endog stort tab af arbejdspladser som følge af denne forhøjelse. Uden reelt varsel.

### DYRERE UDDANNELSER

En momslovsændring som foreslået betyder, at en pilotuddannelse stiger med godt 25%.

#### Erhvervsuddannelser

er fritaget for moms men skolerne kan ikke fradrage købsmoms. Hvis flyene derfor bliver 25% dyrere, vil den samlede pris for uddannelsen stige næsten tilsvarende, da brugen af fly jo er det bærende i enhver pilotuddannelse. Det koster godt 6-700.000 i forvejen at blive erhvervspilot, så med moms oveni på flydelen vil det være langt mere end 100.000 i prisstigning.

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	118



# FALDSKÆRMSKLUBBEN DFC

Danmark er et af de førende lande i EU inden for uddannelse af piloter, og vi er det første land til at implementere den nye pilotuddannelse, MPL, der er en stor eksport succes. Vi har Nordens største flyveskoler i Danmark, og det vil være synd at ødelægge dette, hvilket vil være tilfældet, hvis ændringen gennemføres som foreslået. INGEN kan leve med en forhøjet pris på 25%. Dette har ikke været tilsigtet med den foreslåede momslovsændring! Man har oplyst i Skatteministeriet, at man ikke har været klar over denne konsekvens. Forarbejdet er ikke godt nok, og det kræver en dialog med hele branchen at indføre en så drastisk ændring.

## TAB AF INDKOMSTSKAT OG INDTÆGTER

Der vil også være et endog meget stort tab af indkomstskat, der vil være meget, meget større end den potentielle indtægt ved moms, da salget af såvel fly som ydelser vil dø ud med det samme. Det vil koste stat og kommuner mange millioner kroner i tabt skatteprovenu. Det vil være de kommuner, der ligger rundt om lufthavnene, der vil blive hårdest ramt - dem der har omkostningerne til lufthavnene oveni. Hvis værkstederne m.fl. mister omsætning, vil trafikken gå ned og dermed også de indtægter, lufthavnene har. Det er en skrue uden ende. Dette vil være ødelæggende for denne del af luftfartsbranchen.

## ENGLAND BOR I ET GLASHUS

England har en regel, der direkte undtager alle fly over 8 tons uanset anvendelsen, og den regel er ikke i trit med EU direktivet, men så vidt vides, er der ingen planer om at ændre den engelske lovgivning. Det vil være aldeles urimeligt, hvis vi i Danmark i øvrigt i strid med det højt proklamerede skattestop retter ind og unuanceret indfører direktivteksten i den danske lovgivning, når et fremtrædende medlemsland som England blot viderefører deres egen undtagelse - hvilket alene vil medføre, at de fly vi i dag servicerer i Danmark som vejer over 8 tons, flyttes til England. Yderligere bemærkes at det engelske toldvæsen så vidt vides har skubbet på for at få den danske lov ændret uden at ville ændre deres egen. Det er ikke acceptabelt.

## HVAD KAN DER GØRES?

Vi mener, at ændringen må udsættes, sådan at der kan nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra det erhverv, som man ellers reelt er ved at nedlægge, der kan klarlægge, hvordan vi løser dette i praksis - frem for blot at indføre direktivteksten uden tanke for de mange mennesker, der arbejder i denne branche. Man kunne fortsætte med den eksisterende lovgivning og fortolke teksten mere snævert ved at lave en praksisændring vedr. fortolkningen af ordet sportsfly i den danske lov, der må medgives at blive anvendt lidt for smalt. Det er i dag kun svævefly og balloner og ultralette fly samt kunstflyvningsfly, der er belagt med normalsats.

## OVERGANGSPERIODE

Alternativt må der laves en længerevarende overgangsperiode, så erhvervet kan få tid til at indrette sig. Vi har haft den nuværende momslov i 40 år. Det er 30 år siden, at det 6. momsdirektiv kom på banen, og branchen har med rette kunnet gå ud fra, at sådan er det nu engang. Vi har levet med momsloven som den er i 15 år i det Indre Marked og i godt 3 år siden den dom, der angives som årsag til ændringerne. Hvordan kan det så pludseligt haste så voldsomt, at branchen ikke får en chance for at tilpasse sig? At underminere en branche med godt 2 måneders varsel (fra tidligste vedtagelse til ikrafttræden) er uanstændigt - uanset om skattestoppet tages i betragtning eller ej. Masser af selskaber i branchen har indgået aftaler, der rækker langt ud over nytår - aftaler som selskaberne måske har meget svært ved at ændre på som for eksempel ansættelsesaftaler med ansatte, som der ikke vil være brug for efter nytår. Det vil føre til konkurser, når omkostningerne ikke kan justeres men omsætningen falder drastisk. Der må og skal etableres en længerevarende overgangsordning.



# FALDSKÆRMSKLUBBEN DFC

## SKÆRPET PRAKSIS OG KOMPROMIS

I den periode kan man som anført så evt. skærpe praksis hos SKAT og begrænse området af undtagne fly til fly, der i realiteten må og kan bruges erhvervsmæssigt, så alle de "andre" fly der i dag også handles via Danmark bliver belastet med fuld moms.

Det burde kunne berolige EU kommissionen, specielt hvis de samtidig får at vide, at loven de facto er ændret til traktatteksten til ikrafttræden på dette punkt om 3-4 år. Der er ingen saglig begrundelse for at gøre det uden reelt varsel. Det foreslåede ville være et fair kompromis.

En overgangsordning vil også fortsat gøre det muligt for trafikflyveskolerne at købe skolefly moms frit til deres uddannelser af erhvervspiloter. Noget der ellers som anført vil medføre 25% stigning på en sådan uddannelse og skabe yderligere pilotmangel. En ødelagt dansk GA branche betyder et mindre antal piloter, og da der er pilotmangel allerede, gør det kun ondt værre. At indføre moms ad bagvejen på pilotuddannelsen på denne måde er utilstedeligt.

En overgangsordning vil også gøre det muligt for firmaerne i branchen at tilpasse sig nye tider, så arbejdspladserne bevares. Samtidig bør det være et krav at andre lande skal ændre deres tilsvarende lovgivning samtidigt. Alle fortjener en bedre løsning end en ren overførsel af direktivteksten uden hensyntagen til virkeligheden.

Med venlig hilsen  
Faldskærmsklubben DFC  
Søren Rønnelund  
soren@dfcparacub.dk

Bent T. Toft  
Ribesvej 2  
6950 Ringkøbing

SCANNET  
Service Center

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Lone Lau Jensen

Høringssvar vedr. "Forslag til lov om ændring af momsloven af 24. august 2007"

Med det fremlagte lovforslag ændrer man med et slag forudsætningerne for en lang række erhverv med tilknytning til luftfart, herunder luftfartselskaber, selskaber som handler med fly og udstyr til fly, værksteder, uddannelsesinstitutioner, skoler som uddanner piloter og besætningsmedlemmer, samt en lang række virksomheder og privatpersoner, som der er kunder eller leverandører til luftfartsvirksomheder og GA (General Aviation) branchen.

Man ændrer derudover med et slag beskattningen af enhver brug af luftfartøjer for både den almindelige borger og for selskaber idet ydelser og produkter, som før har været fritaget fra moms nu belægges med moms, og derved reelt bliver 25% dyrere. Dette i en tid, hvor der jævnligt tales om "skattestop" – altså det forhold, at den enkelte "efter" en ændring ikke må betale mere i skat (herunder gebyrer m.v.) end "før" samme ændring. Bruddet på skattestoppet består her i, at privatpersoner og virksomheder pålægges en 25% større udgift til betaling af "ny skat" når de vælger flytransport i form af privatfly, firmafly eller ruteflyvning leveret af indenrigsluftfartselskaber i forhold til at vælge samme flytransport leveret af udenrigsluftfartselskaber.

Lovforslaget er således stærkt konkurrenceforvridende, idet man ved at indføre differentieret behandling af luftfartselskaber, som hovedsageligt flyver udenrigs og andre luftfartselskaber reelt pålægger indenrigsluftfartselskaber en væsentlig omkostningsforøgelse på at levere præcis den samme ydelse som udenrigsluftfartselskaber. Ligeledes pålægger man brugere af private fly og firma fly en omkostningsforøgelse på mindst 25% i forhold til den udgift samme personer og firmaer har, når de flyver samme strækninger, men hvor flyvningen er leveret af et luftfartselskab, som hovedsageligt flyver udenrigs.

Lovforslaget bryder således regeringens skattestop; det pålægger private brugere og selskaber væsentlige omkostninger, såfremt de ønsker at benytte anden flytransport end den flytransport et udenrigsluftfartselskab leverer; det er stærkt konkurrenceforvridende og tilgodeser store udenrigsluftfartselskaber på bekostning af alle andre leverandører af samme ydelser som disse; og det vil medføre tab af danske arbejdspladser.

Lovforslaget er fremsat uden forarbejde i samarbejde med de berørte parter og tilsyneladende uden kendskab eller tanke for de effekter som lovforslaget vil have, og er ydermere foreslået indført uden overgangsordning og med meget kort varsel.

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

114

Effekten af lovforslaget er skønnet provenuneutralt for staten, men vil have voldsomme konsekvenser for alle andre end store luftfartselskaber, som hovedsageligt flyver udenrigs. Effekten omfatter, men er ikke begrænset til:

- Privatpiloter vil flyve mindre på grund af de større omkostninger, og da der er en direkte sammenhæng mellem flyveerfaring og havarier vil en direkte effekt være flere havarier og således måske tab af flere menneskeliv.
- Privatflyvning og firmaflyvning (i praksis al flyvning uden for luftfartselskaber, som flyver udenrigs) bliver med et slag 25% dyrere. Udenrigsluftfartselskaber nyder således særdeles godt af et skjult statstilskud på 25% (set i forhold til samme vare leveret af andre).
- Kunderne til danske fly værksteder vil forsvinde og i stedet vælge at lade deres fly servicere i Sverige, Tyskland eller andre lande, idet danske fly værksteder med et slag bliver 25% dyrere og dermed ikke længere konkurrencedygtige og derfor både ude af stand til at tiltrække udenlandske kunder og ude af stand til at levere en konkurrencedygtig ydelse til danske kunder.
- Al handel med fly i Danmark vil ophøre, idet Danmark med en prisstigning på 25% bliver det dyreste land i EU at købe fly i.
- Al uddannelse af luftfartspersonale bliver dyrere idet skolerne pålægges 25% større omkostninger. Effekten vil være færre elever til danske skoler, idet disse ikke længere vil være konkurrencedygtige.
- Privat pilotuddannelse vil blive dobbeltbeskattet, idet skolernes omkostninger stiger med 25% på grund af købs moms, mens pilotuddannelsen yderligere tillægges 25% moms.

Med disse effekter er det svært at forestille sig, at lovforslaget skulle være provenuneutralt for staten, idet der jo er tale om tab af dansk arbejde til arbejde udført i udlandet. Tabet af dansk indkomstskat og danske arbejdspladser må således tages med i betragtning, når den økonomiske effekt af lovforslaget vurderes.

Jeg skal hermed opfordre til, at Skatteministeriet i samarbejde med luftfartselskaber, GA branchen og de interesseorganisationer, som repræsenterer GA indleder et grundigt forarbejde, således at effekterne af lovforslaget kan beskrives mere fyldestgørende og således at den økonomiske effekt kan vurderes på et bredere grundlag.

Min vurdering af økonomien i lovforslaget er således en marginal nedgang i bruttonationalproduktet og en negativ påvirkning af betalingsbalancen, en nedgang i indkomstskat og en marginal øgning af momsopkrævninger, som dog på ingen måde kan modvirke tabet af dansk arbejde.

Ydermere skal jeg opfordre Skatteministeriet til at overveje en lang overgangsordning, således at branchen vil få en chance for at tilpasse sig et fuldstændigt anderledes marked for luftfartsydelser og flyvning i Danmark.

Sammen med SLV's urimelige gebyr forhøjelser, er dette forslag den største trussel mod GA flyvning i dansk flyvnings historie. Men det er måske også det der er meningen.....!!!!!!

Med venlig hilsen



Bent T. Toft.

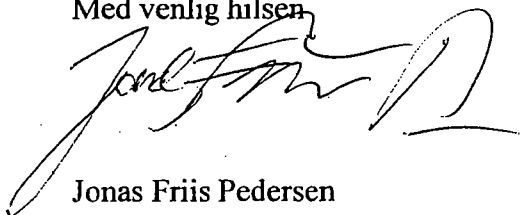
Skatteministeriet  
Nicolai Eigveds Gade 28  
1402 København K

Att: Lone Lau Jensen

SCANNET  
Service Center

Jeg tilslutter mig fuldt ud samtlige punkter i vedlagte høringsvar formuleret af advokatfirmaet Delacour, fra GA-brancheforeningen.

Med venlig hilsen



Jonas Friis Pedersen  
Eskildsgade 38, 4.  
DK-1657 København V.

Afgift

2007-211-0001

Akt nr

115



Skatteministeriet  
Nicolai Eigveds Gade 28  
1402 København K  
Att Lone Lau Jensen

## Høringssvar fra GA-brancheforeningen

### KATASTROFE FOR DANSK LUFTFART!

Den foreslåede lovændring vil medføre, at al flyvning, reparationer, maling, vedligeholdelse, udlejning, skoling og salg af fly og reservedele for alle andre flybrugere og flykøbere i Danmark end luftfartselskaber i udenrigstrafik med ét bliver 25% dyrere.

### TAB AF ARBEJDSPLADSER

Det vil være en regulær katastrofe for hele erhvervet indenfor GA (General Aviation - al flyvning udenfor de større luftfartselskaber), da hele denne del af branchen bliver gjort ukampdygtig. Erhvervet har en stor eksport, da vi i dag med den 0% sats der gælder trods høje lønninger og miljøkrav og store afgifter til Luftfartsvæsenet er konkurrencedygtige overfor udlandet. Der er mange i udlandet, som får lavet deres vedligeholdelse m.m. i Danmark. Det må forudses, at der vil blive et endog stort tab af arbejdspladser som følge af denne forhøjelse. Uden reelt varsel.

### DYRERE UDDANNELSER

En momslovsændring som foreslået betyder, at en pilotuddannelse stiger med godt 25%. Erhvervsuddannelser er fritaget for moms men skolerne kan ikke fradrage købsmoms. Hvis flyene derfor bliver 25% dyrere, vil den samlede pris for uddannelsen stige næsten tilsvarende, da brugen af fly jo er det bærende i enhver pilotuddannelse. Det koster godt 6-700.000 i forvejen at blive erhvervspilot, så med moms oveni på flydelen vil det være langt mere end 100.000 i prisstigning.

Danmark er et af de førende lande i EU inden for uddannelse af piloter, og vi er det første land til at implementere den nye pilotuddannelse, MPL, der er en stor eksport succes. Vi har Nordens største flyveskoler i Danmark, og det vil være synd at ødelægge dette, hvilket vil være tilfældet, hvis ændringen gennemføres som foreslået. INGEN kan leve med en forhøjet pris på 25%.

Dette har ikke været tilsigtet med den foreslåede momslovsændring! Man har oplyst i Skatteministeriet, at man ikke har været klar over denne konsekvens. Forarbejdet er ikke godt nok, og det kræver en dialog med hele branchen at indføre en så drastisk ændring.

### TAB AF INDKOMSTSKAT OG INDTÆGTER

Der vil også være et endog meget stort tab af indkomstskat, der vil være meget, meget større end den potentielle indtægt ved momsen, da salget af såvel fly som ydelser vil dø ud med det samme. Det vil koste stat og kommuner mange millioner kroner i tabt skatteprovenu.

Det vil være de kommuner, der ligger rundt om lufthavnene, der vil blive hårdest ramt - dem der har omkostningerne til lufthavnene oveni. Hvis værkstederne m.fl. mister omsætning, vil trafikken gå ned og dermed også de indtægter, lufthavnene har. Det er en skrue uden ende. Dette vil være ødelæggende for denne del af luftfartsbranchen.

### ENGLAND BOR I ET GLASHUS

England har en regel, der direkte undtager alle fly over 8 tons uanset anvendelsen, og den regel er ikke i trit med EU direktivet, men så vidt vides, er der ingen planer om at ændre den engelske lovgivning. Det vil være aldeles urimeligt, hvis vi i Danmark i øvrigt i strid med det højt proklamerede skattestop retter ind og unuanceret indfører direktivteksten i den danske lovgivning, når et fremtrædende medlemsland som England blot viderefører deres egen undtagelse - hvilket alene vil medføre, at de fly

# DE LA COUR

vi i dag servicerer i Danmark som vejer over 8 tons, flyttes til England. Yderligere bemærkes at det engelske toldvæsen så vidt vides har skubbet på for at få den danske lov ændret uden at ville ændre deres egen. Det er ikke acceptabelt.

## HVAD KAN DER GØRES?

Vi mener, at ændringen må udsættes, sådan at der kan nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra det erhverv, som man ellers reelt er ved at nedlægge, der kan klarlægge, hvordan vi løser dette i praksis – frem for blot at indføre direktivteksten uden tanke for de mange mennesker, der arbejder i denne branche.

Man kunne fortsætte med den eksisterende lovgivning og fortolke teksten mere snævert ved at lave en praksisændring vedr. fortolkningen af ordet sportsfly i den danske lov, der må medgives at blive anvendt lidt for smalt. Det er i dag kun svævefly og balloner og ultralette fly samt kunstflyvningsfly, der er belagt med normalsats.

## OVERGANGSPERIODE

Alternativt må der laves en længerevarende overgangsperiode, så erhvervet kan få tid til at indrette sig. Vi har haft den nuværende momslov i 40 år. Det er 30 år siden, at det 6. momsdirektiv kom på banen, og branchen har med rette kunnet gå ud fra, at sådan er det nu engang. Vi har levet med momsloven som den er i 15 år i det Indre Marked og i godt 3 år siden den dom, der angives som årsag til ændringerne. Hvordan kan det så pludseligt haste så voldsomt, at branchen ikke får en chance for at tilpasse sig?

At underminere en branche med godt 2 måneders varsel (fra tidligste vedtagelse til ikrafttræden) er uanstændigt - uanset om skattestoppet tages i betragtning eller ej. Masser af selskaber i branchen har indgået aftaler, der rækker langt ud over nytår – aftaler som selskaberne måske har meget svært ved at ændre på som for eksempel ansættelsesaftaler med ansatte, som der ikke vil være brug for efter nytår. Det vil føre til konkurser, når omkostningerne ikke kan justeres men omsætningen falder drastisk. Der må og skal etableres en længerevarende overgangsordning.

## SKÆRPET PRAKSIS OG KOMPROMIS

I den periode kan man som anført så evt. skærpe praksis hos SKAT og begrænse området af undtagne fly til fly, der i realiteten må og kan bruges erhvervsmæssigt, så alle de "andre" fly der i dag også handles via Danmark bliver belastet med fuld moms.

Det burde kunne berolige EU kommissionen, specielt hvis de samtidig får at vide, at loven de facto er ændret til traktatteksten til ikrafttræden på dette punkt om 3-4 år. Der er ingen saglig begrundelse for at gøre det uden reelt varsel. Det foreslåede ville være et fair kompromis.

En overgangsordning vil også fortsat gøre det muligt for trafikflyveskolerne at købe skolefly momsfrit til deres uddannelser af erhvervspiloter. Noget der ellers som anført vil medføre 25% stigning på en sådan uddannelse og skabe yderligere pilotmangel. En ødelagt dansk GA branche betyder et mindre antal piloter, og da der er pilotmangel allerede, gør det kun ondt værre. At indføre moms ad bagvejen på pilotuddannelsen på denne måde er utilstedeligt.

En overgangsordning vil også gøre det muligt for firmaerne i branchen at tilpasse sig nye tider, så arbejdspladserne bevares. Samtidig bør det være et krav at andre lande skal ændre deres tilsvarende lovgivning samtidigt. Alle fortjener en bedre løsning end en ren overførsel af direktivteksten uden hensyntagen til virkeligheden.

Med venlig hilsen  
GA-brancheforeningen

Advokat Henrik Kleis  
[hk@delacour.dk](mailto:hk@delacour.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

att.: Lone Lau Jensen

10. september 2007

**Lovforslag om flymoms.**

Det er med stor undren, jeg erfarer, at Skatteministeriet pludseligt vil påføre almindelige borgere i Danmark, der benytter lette fly en omkostningsforhøjelse via afgiftssystemet på 25 %!

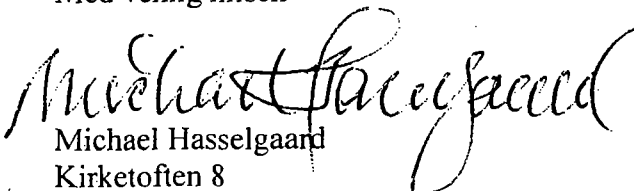
Et sådan brag af en pludselig *ekstraskat* vil naturligvis med ét ændre – og drastisk reducere – mulighederne for at flyve i Danmark (med mindre man ejer et luftfartsselskab).

Ændringsforslaget må nødvendigvis opfattes som en pludselig, økonomisk forfølgelse af en særlig gruppe af borgere i Danmark!!

Jeg selv, og med mig mange andre, der bruger fly som transportmiddel i Danmark, vil fremover - hvis lovforslaget gennemtvinges - af økonomiske grunde være nødsaget til at indskrænke flyvningen i en grad, hvor flyvesikkerheden, grundet manglende rutine, vil blive påvirket med de alvorlige konsekvenser, dette vil medføre.

Jeg anmoder Dem indtrængende om at trække ændringsforslaget tilbage.

Med venlig hilsen

  
Michael Hasselgaard  
Kirketoften 8  
3630 Jægerspris

Afgift	2007-211-001
Akt nr	50