



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-211-0001

Dato:

11 OKT. 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges to høringskemaer samt de modtagne høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af momsloven og forskellige andre love (Fly-moms, interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt, undtagelser til energibeskatningsdirektivet m.v.) (L 27).


Kristian Jensen


Lene Skov Henningsen

Til L 27

Høring over forslagene til ændring af i momsloven

Forslaget blev sendt i høring til:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Til L 27

Høring over forslag til ændring af forskellige afgiftslove – ændringer til love om energiafgift af mineralolieprodukter, lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, lov om afgift af svovl og lov om afgift af spildevand

Forslaget har været sendt til høring hos:

Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranschens Handels-og Industriforening i Danmark, Autoriserede Danske Flyværksteder (ADF), Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening (AL-BOA), Business Danmark, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Cabin Attendants Union (CAU), Danish Airtaxi Association (DAA), Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Energi Brancheforening, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Motor Flyverunion, Dansk Pilotforening, Dansk Told & Skatteforbund, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, Danske Andelsselskaber, Danske Busvognmænd, Danske Kloakmestre, Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Den Danske Skatteborgerforening, Det Økologiske Råd, Domstolsstyrelsen, ETA Danmark, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Finans og Leasing, Finansministeriet, Finansrådet, Flyvebranchens Personale Union, Flyveskolen, Forbrugerrådet, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen af danske Skatteankenævn, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Fællesudvalget for kollektiv trafik, Greenpeace Danmark, Handel, Landsorganisationen i Danmark (LO), HTS Handel Transport og Service, Håndværksrådet, indenrigs- og Sundhedsministeriet, Justitsministeriet, Kgl. Dansk Aeroklub, att. Anders Madsen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Rådhuset, 1599 Kbh V, Landbrugsrådet, Landsskatteretten, Lederne, Luftfartsfunktionærene (LFF), Luftfartskolen, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, Mineralolie Brancheforeningen, Noah, Oliebranchen i Danmark, OSS Olie- og gasbrænder Service Sammenslutningen, RenoSam, Retssikkerhedschefen i SKAT, Sikringsstyrelsen, Statsministeriet, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, SKAT, Skov- og Naturstyrelsen, Service-Stationernes Arbejdsgiverforening, Spildevandsteknisk Forening, Statens Luftfartsvæsen, Teknologisk Institut, Trafikselskabet Movia, Transport- og Energiministeriet, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, WWF.

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Advokatsamfundet	Ingen bemærkninger.	
AOPA	AOPA har anført, at lovforslaget skaber usikkerhed om, hvilke typer aktiviteter, der i praksis vil blive omfattet af afgift. I sin nuværende form er det i den danske lovtekst uklart hvorvidt f.eks. skoleflyvning, non-kommerciel firmaflyvning og privat flyvning med henblik på transport af personer eller gods er afgiftspligtig eller ej. Ifølge det til grund liggende EU direktiv er alle disse former	Skatteministeriet har noteret sig bemærkningerne fra AOPA om behovet for, at der i lovforslaget sker en præcisering af begreberne, således at det sikres, at det alene er "private pleasure flying, der bliver omfattet af afgifterne. Told- og skatteforvaltningen vil i sin administration af reglerne have for øje, afgiftsfritagelsen

	<p>for flyvning klart undtaget, idet de falder uden for direktivets definitionen af 'private pleasure flying'.</p> <p>For at minimere skadevirkningen på privat luftfart anbefales det at Skatteministeriet nøje følger EU direktivets ordlyd og begrænser afgiften til det reelt påkrævede, nemlig privat fornøjelsesflyvning. Dette kan ske enten via en deklarationsordning eller ved at anvende momslovens eksisterende definition af begrebet "sportsfly".</p> <p>Samtidigt anbefales det på linje med f.eks. England at udnytte direktivets mulighed for at indføre en særlig klassifikation af flybrændstof (AVGAS) således at denne type brændstof under alle omstændigheder kun pålægges den minimumsafgift som kræves af EU.</p> <p>Konsekvensen af en bredere fortolkning af direktivet og pålæggelse af en højere afgift end nødvendigt vil være intet mindre end katastrofalt for dansk privat luftfart, der samtidigt jævnfør andet lovforslag der pt. er i høring, står overfor indførelse af 25 procents moms på alle aktiviteter. Disse to forslag tilsammen risikerer med ét at fordoble omkostningerne ved privatflyvning i Danmark og vil betyde en stort set total udslettelse af en hel branche i Danmark.</p>	<p>skal bibeholdes for flyvninger, der enten har et erhvervmæssigt formål, der ikke relaterer sig til ikke-erhvervmæssig privatflyvning, eller visse flyvninger, der er til gavn for offentligheden.</p> <p>Skatteministeriet har undersøgt mulighederne for at indføre en særlig afgiftssats på niveau med minimumsafgiftssatserne for blyholdig benzin anvendt til flyvning (AV-Gas 100). Kommissionen har imidlertid meddelt, at man ikke vurderer, at denne løsning er i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivet.</p>
Brancheforeningen Dansk	DKT bifalder den foreslåede	

<p>Kollektiv Trafik (DKT)</p>	<p>løsning med kompensation af udbydere af kollektiv trafik for deres merudgifter over bloktilskuddet til kommuner og regioner. DKT tager imidlertid forbehold for afgiftsprovenuets størrelse, idet DKT's foreløbige beregninger indikerer et større beløb. DKT bifalder samtidig hensigten om at arbejde med en overgangsordning i kompensationsordningen.</p> <p>Med den fortsatte afgiftsfritagelse for diesel til togdrift peger DKT endvidere på, at der kan opstå et potentielt konkurrenceforvridende element overfor såkaldt fjernbuskørsel, der ikke er omfattet af kompensationsordningen.</p>	<p>En eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien "kommerciel transport", og som ikke udfører "public-service", vil med stor sandsynlighed blive anset som statsstøtte til private virksomheder, hvorfor en godkendelse fra Kommissionen af denne type støtte næppe kan forventes.</p>
<p>Dansk Arbejdsgiverforening</p>	<p>Ønsker ikke at afgive bemærkninger.</p>	
<p>Dansk Erhverv</p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p>Dansk Industri</p>	<p>DI har foreslået en række præciseringer i lovteksten f.s.v.a. afgiftsfritagelsen for brændstoffer til privatflyvning og godtgørelse af CO₂-afgift vedrørende sejlads med andre fartøjer end lystfartøjer.</p> <p>DI har herudover stillet forslag om ændringer om regler i kuldioxidafgiftloven, som ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til lovforslag.</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig bemærkningerne fra DI om behovet for, at der i lovforslaget sker en præcisering af begreberne, således at det fremstår klart, hvilke former for flyvning og sejlads, der er omfattet af henholdsvis afgiftspålæggelse og -fritagelse. Der henvises i øvrigt til høringssvaret fra Oliebranchens Fællesrepræsentation.</p> <p>Der stilles forslag på områder, der ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til</p>

	<p>DI finder det glædeligt, at der fra dansk side er gjort et forsøg på at bevare godtgørelsesordningen vedr. spildevandsafgiften i sin nuværende form og beklager Kommissionens standpunkt. DI understreger imidlertid, at den foreslåede reduktion i godtgørelsessatsen vil have store økonomiske konsekvenser for fiskemelsfabrikkerne. DI foreslår derfor, at der findes andre løsninger i forhold til Kommissionen – f.eks. ved aftaler med virksomhederne om nedbringelse af miljøbelastningen.</p>	<p>lovforslag, hvorfor DI's forslag ikke blive inddraget i det videre arbejde med lovforslaget.</p> <p>Der er fra dansk side gjort et forsøg på at bevare godtgørelsesordningen i sin nuværende form, desværre forgæves, idet Kommissionen ikke kunnet godkende dette. Det er imidlertid lykkedes at bibeholde godtgørelsesordningen, om end i en mindre lempelig form end den nuværende. Det er vurderingen, at de nye regler har beskedne økonomiske konsekvenser for langt størsteparten af de berørte virksomheder.</p> <p>På baggrund af drøftelser med Miljøministeriet og Kommissionen er det vurderingen, at aftaleløsningen ikke vil være farbar i forhold til at opnå en godkendelse fra Kommissionen. En aftale skulle i givet fald baseres på princippet om anvendelse af BAT (Best available technology). Dette er en EU-forpligtelse, og der kan ikke opnås godkendelse af statsstøtte til opfyldelse af EU-forpligtelser.</p>
<p>Danske Busvognmænd</p>	<p>Kommentarer vedrørende indførelse af afgifter på den kollektive trafik: 1) alle busvirksomheder, der får godtgørelse via de nuværende regler, skal også godtgøres med de nye regler, 2) ved udformningen af de nye regler, bør det sikres, at kompensationen omfatter både indkøb af kollektiv trafik og indkøb af andre handicap- og</p>	<p>Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen for den kollektive trafik.</p> <p>Ophævelsen af fritagelsen for dieselaftgift for den kollektive trafik i dansk lovgivning er en</p>

	<p>specialkørselsopgaver, som offentlige myndigheder er forpligtet til at varetage, 3) at kompensationen modsvarer merudgifterne for alle transportvirksomheder, 4) og at fjernbustrafikken også kompenseres.</p>	<p>forpligtelse i medfør af EU-retten. Kommissionen godkender som regler ikke statsstøtte til opfyldelse af obligatoriske EU-forpligtelser, bortset fra de tilfælde, hvor der er tale om opfyldelse af en "public service forpligtelse".</p> <p>Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at en eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien "kommerciel transport", og som ikke udfører "public service", vil udgøre statsstøtte til private virksomheder.</p> <p>Skatteministeriet vurderer, at der ikke kan opnås en statsstøttegodkendelse vedrørende kompensation til "kommerciel transport" for ophævelsen af fritagelsen for dieselafgift.</p>
Danske Regioner	<p>Danske Regioner finder det væsentligt, at merudgifterne kompenseres over DUT-systemet, og at kompensationen indarbejdes i bloktilskuddet gennem en overgangsordning. Danske Regioner skal dog anbefale, at overgangsordningen gøres treårig i det lovforslag, som fremsættes. Danske Regioner vil pege på en ordning, hvor der gives fuld kompensation til den enkelte region i 2008, og hvor ordningen er fuldt indfaset i 2010, dvs. at de byrdefordelingsmæssige konsekvenser indføres med 50% om året.</p>	<p>Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen.</p>
Dansk Told & Skatteforbund	Ingen bemærkninger.	
Det Økologiske Råd	Det Økologiske Råd har anført, at man af hensyn til den	Der lægges op til at kompensere generelt via

	<p>generelle trafikudvikling, og den kollektive trafiks konkurrenceevne i særdeleshed, bør sikre, at kompensationen går direkte til at mindske omkostningerne i den kollektive trafik i form af et årligt tilskud til kommuner/regioner til den kollektive trafik og ikke via bloktilskuddet.</p> <p>Det Økologiske Råd har videre anført, at formålet med afgiftsdifferentiering for genvindingssystemet fortsat bør sikres, f.eks. ved indførelse af krav om genvinding af benzin.</p> <p>Det Økologiske Råd har endvidere anført, at man finder det uheldigt, at de særligt forurenende brancher slipper billigere for spildevandsafgiften. De foreslåede regler er imidlertid bedre end de oprindelige.</p>	<p>bloktilskuddene til kommuner og regioners public-service-forpligtelse og ikke i form af en direkte kompensation til den kollektive trafik. En mere målrettet kompensation må antages at støde på statsstøtteretlige vanskeligheder, ligesom det kan være i strid med energibeskatningsdirektivet</p> <p>Miljøstyrelsen har indført regler, der sikrer at op imod samtlige benzinstationer i Danmark er forpligtet til at indføre genvindingssystem.</p> <p>Kommissionen har afvist at fremsætte forslag om en forlængelse af ordningen. Regeringen finder, at der fortsat er behov for at give en afgiftslempe for de virksomheder, som belastes meget af spildevandsafgiften.</p>
<p>Dansk Motorflyver Union (DMU)</p>	<p>DMU har påpeget, at der rettes op på en række uklarheder i lovforslagets definitioner for så vidt angår ophøret af afgiftsfritagelserne for den ikke-erhvervsmæssige privatflyvning.</p> <p>For så vidt angår administrationen af differentieringen foreslås det, at der anvendes en deklarationsordning eller ved at anvende momslovens eksisterende definition af begrebet "sportsfly".</p> <p>DMU har endvidere påpeget, at indførelsen af afgifter vil fordyre den kommercielle</p>	<p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA.</p> <p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA.</p>

	<p>pilotuddannelse. Dette vil gå udover flyvesikkerheden pga. risiko for manglende træningstimer.</p> <p>Endelig anføres det, at der – af sikkerhedsmæssige årsager – indføres en særlig klassifikation af flybrændstof (AVGAS) således at denne type brændstof under alle omstændigheder kun pålægges den minimumsafgift som kræves af EU.</p>	
Domstolsstyrelsen	Ingen bemærkninger.	
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (Center for Kvalitet i Erhvervsregulering, CKR)	<p>For så vidt angår lovforslagets angivelse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser vurderer CKR, at opgørelserne er dækkende og har derfor ingen yderligere bemærkninger hertil.</p> <p>Lovforslaget indebærer administrative konsekvenser i form af løbende byrder for oplagshaverne ved med den indførte differentiering mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig flyvning. CKR vurderer dog ikke, at omfanget af de løbende byrder vil berettige til en forelæggelse for et virksomhedspanel. CKR ser i den forbindelse positivt på Skatteministeriets bestræbelser på at justere den hidtidige ordning med henblik på at mindske byrderne for de omfattede virksomheder.</p>	
Forbrugerrådet	Ønsker ikke at afgive bemærkninger.	
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer	Lovudkastet indeholder ikke de nødvendige regler for opgørelse af lagre og vilkår for tilbagebetaling af afgifter på tidspunktet for nedsættelsen af	Skatteministeriet har noteret sig bemærkningerne.

	<p>afgiften for benzin, som udleveres fra anlæg uden dampretur. Lovforslagets bemærkninger er tillige særdeles mangelfulde for så vidt angår bestemmelsen om ophævelse af ordningen for benzin udleveret fra dampreturanlæg.</p> <p>Vedrørende ophøret af afgiftsfritagelsen på privatflyvning foreslås det, at det lovforslaget præciserer hvilke formål, der fremover vil blive betragtet som erhvervsmæssige og hvilke formål, der skal anses som private. Endvidere foreslår FSR, at der enten direkte eller via en hjemmel til at fastsætte nærmere regler på området indføres regler for, hvordan virksomheder, hvor fly anvendes til såvel private som erhvervsmæssige formål skal registrere og opgøre forbruget af indkøbt brændstof.</p> <p>Hvis bussektoren og billetpriserne ikke skal påvirkes forudsætter det, at kommuner og regioner anvender kompensationen direkte og fuldt ud på den kollektive</p> <p>Vedrørende afgiftsstigningerne på den kollektive transport forekommer det umiddelbart tvivlsomt om det er muligt at implementere en sådan model, der også bør være gennemsigtig og administrerbar. Ellers kan der for bussektoren være risiko og formodning for at konkurrencen bliver forrykket til fordel for togsektoren og til dels flysektoren, da den direkte afgiftsfritagelse for tog- og</p>	<p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA.</p> <p>Se Skatteministeriets bemærkninger under høringssvarene fra Danske Busvognmænd og Movia.</p>
--	---	--

	flysektoren fastholdes. Særligt fjernbustrafikken risikerer at blive ramt, jf. lovforslaget bemærkning om, citat; en eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien "kommerciel transport", næppe ville kunne forventes godkendt.	
Forsvarsministeriet	Forsvarsministeriet har foreslået en række præciseringer i lovforslagets definitioner for så vidt angår ophøret af afgiftsfritagelserne for den ikke-erhvervmæssige privatflyvning og præciseringen af afgiftsfritagelsen af den erhvervmæssige sejlads i kuldioxidafgiftsloven.	Skatteministeriet har noteret sig Forsvarsministeriets bemærkninger og foretaget en række præciseringer i lovforslagets bemærkninger.
Foreningen af registrerede revisorer (FRR)	Ingen bemærkninger	
Handel, Transport og Service (HTS)	<p>HTS understreger vigtigheden af, at kompensationsordningen omfatter alle busvirksomheder og bustyper- herunder også busruter uden tilskud (jernbuskørsel). Kompensationen til den enkelte busvirksomhed skal fuldt ud modsvare merudgiften i form af afgiftsforhøjelsen.</p> <p>Med den fortsatte afgiftsfritagelse for diesel til togdrift peger HTS endvidere på, at der kan opstå et potentielt konkurrenceforvridende element overfor såkaldt fjernbuskørsel, der ikke er omfattet af kompensationsordningen.</p>	<p>Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen.</p> <p>Se kommentaren under høringssvaret fra DKT.</p>
Indenrigs- og Sundhedsministeriet	Indenrigs- og Sundhedsministeriet henviser til den løbende dialog i sagen med Skatteministeriet og har ellers ingen bemærkninger til lovforslaget.	

<p>Kgl. Dansk Aeroklub</p>	<p>Klg. Dansk Aeroklub har anført, at der bør indføres differentierede løsninger på området vedr. ”private pleasure flying” – enten i form af bibeholdelse af afgiftsfritagelser for visse former for flyvning, afgiftspåleggelse på flyvning efter definition i momsloven eller anvendelse af EU’s minimumsafgifter som alternativ.</p> <p>Organisationen har endvidere – i flere omgange – påpeget, at visse former for flyvning og beskæftigelse i luften er nødvendige ud fra samfundsmæssige hensyn eller for at opretholde den højest mulige flyvesikkerhed. Disse flyvninger er ikke ubetinget erhvervsmæssige, men er omvendt ej heller at betegne som ikke-erhvervsmæssig privatflyvning, hvorfor de ikke bør afgiftspålægges.</p>	<p>Afgiftstiltagene har baggrund i en meddelelse fra Kommissionen, hvorefter medlemslandenes hidtidige undtagelser fra afgifter på ikke-erhvervsmæssig privatflyvning skal ophøre med udgangen af 2007. Sker der ikke ændring af de danske regler i overensstemmelse med EU-retten, vil man næppe kunne undgå traktatkrænkelssager, ligesom en særskilt kompensation til privatflyvningen må påtænkes at indebære vanskeligheder i forhold til EU’s statsstøtteregele.</p> <p>Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA</p>
<p>Kommunernes Landsforening</p>	<p>KL har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men tager forbehold for kompensationens størrelse og forventer at afklaring af dette følger den normale DUT-procedure</p>	<p>Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen.</p>
<p>Movia</p>	<p>Movia bifalder hensigten om at kompensere kommuner og regioner for at undgå højere takster i den kollektive trafik, herunder at kompensationen til regionerne kan tænkes at blive fordelt efter et nøgletal, som tager højde for, at regionernes</p>	<p>Som angivet i lovforslaget vil der sideløbende med lovforslagets fremsættelse og behandling blive indledt forhandlinger med kommuner og regioner om kompensationsordningen.</p>

	<p>udgifter til den kollektive trafik er ujævnt fordelt mellem de danske regioner.</p> <p>Movia gør imidlertid opmærksom på, at den ujævne fordeling i lige så høj grad gælder for kommunerne, hvorfor der for deres vedkommende ved den foreslåede kompensationsordning vil opstå underkompensation i forhold til de merudgifter, der skal bæres.</p> <p>Movia foreslår derfor en model med direkte tilskud til trafikselskaberne præcist i forhold til deres merudgifter.</p>	<p>Det er tvivlsomt, hvorvidt en model med direkte tilskud til trafikselskaberne vil være i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om ophør af energibeskatningsdirektivets undtagelser. Hertil kommer, at de administrative byrder ved modellen må antages at være større end den foreslåede løsning.</p>
Oliebranchens Fællesrepræsentation	<p>For så vidt angår ophævelsen af fritagelsen på flybrændstof anføres det i lovforslaget, at det vil være <u>hensigtsmæssigt</u>, sammen med de berørte brancher at drøfte hvorledes en justering af den hidtidige fritagelsesordning kan finde sted. For at sikre at et kommende regelsæt ikke pålægger olieselskaberne unødige administrative byrder anmodes der om, at det præciseres, at det ikke kun er hensigtsmæssigt men <u>nødvendigt</u>, at dette drøftes med de berørte brancher.</p>	<p>Skatteministeriet har i samråd med SKAT taget bemærkningerne fra Oliebranchens Fællesrepræsentation til efterretning og ændret lovforslaget i overensstemmelse hermed.</p>
OSS Olie- og gasbrænder	Ingen bemærkninger.	

Service Sammenslutningen		
Ringsted Flyveplads Benzin	Forslaget om at indføre afgiftsstigninger på privatflyvningen vil medføre administrative vanskeligheder, der ikke opvejes af provenugevinsten, øge privatbilismen og ikke medføre nogen besparelse i benzinformbruget.	Kommissionen har afvist at stille forslag om en forlængelse af fritagelsen. Sker der ikke ændring af de danske regler i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse, vil man næppe kunne undgå traktatkrænkelssager.
SKAT	Ingen bemærkninger	
Skatterevisorforeningen	Ingen bemærkninger	
Sydtrafik	Sydtrafik bifalder, at der vil ske en kompensation til kommunerne og regionerne i forbindelse med afgiftsstigninger på den kollektive trafik. Sydtrafik finder imidlertid, at denne kompensation bør rettes direkte til trafikskaberne.	Det er tvivlsomt, hvorvidt en model med direkte tilskud til trafikskaberne vil være i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om ophør af energibeskatningsdirektivets undtagelser. Hertil kommer, at de administrative byrder ved modellen må antages at være større end den foreslåede løsning.
Aalborg Portland	Aalborg Portland har afgivet et høringssvar, der beskriver forhold vedrørende kuldioxidafgiftloven, som ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til lovforslag.	Da Aalborg Portlands høringssvar omhandler forhold, der ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til lovforslag, vil det ikke blive inddraget i det videre arbejde med lovforslaget.



Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: fsr@fsr.dk Internet: www.fsr.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København K

e-mail: pskerh@skm.dk

INDGÅET
- 1 OKT. 2007
Afgift

21. september 2007
mbl/jis (X:\Faglig\HORSVAR\2007\H110-07.doc)

Forslag til ændring af momsloven og toldloven

Skatteministeriet har 24. august 2007 fremsendt ovennævnte udkast med anmodning om Foreningen af Statsautoriserede Revisorer's bemærkninger.

Foreningen skal indledningsvis bemærke, at det hilses velkommen, at EU forenkler momsopkrævningen og tilpasser reglerne, så de bidrager til at bekæmpe momssvig eller momsunddragelse.

Der er dog visse af bestemmelserne, som FSR finder vil give erhvervslivet betydelige administrative byrder. I lyset af at regeringen har en målsætning om, at de administrative byrder for erhvervslivet skal være reduceret med 25 % inden år 2010, bemærkes, at bestemmelserne om at indføre særlige regler for afgiftsgrundlaget ved levering mellem interesseforbundne parter klart modarbejder reduktionen af de administrative byrder.

Vedrørende bestemmelsen i forslagets afsnit B om "leveringer mellem interesseforbundne parter" har Rådet i direktiv 2006/69/EF anført, at det bør være muligt for staterne at gribe ind i forbindelse med værdien af leveringer og erhvervelser **under specifikke, begrænsede omstændigheder for at sikre, at der ikke bliver noget afgiftstab, fordi der benyttes forbundne parter til at opnå afgiftsfordele.** Bestemmelsen, der er indsat i artikel 11, punkt A, 6., lyder således: "For at forebygge momssvig eller momsunddragelse kan medlemsstaterne træffe foranstaltninger for at sikre, at beskatningsgrundlaget ved en levering af varer og ydelser svarer til normalværdien. Denne mulighed må kun anvendes i forbindelse med levering af varer og ydelser til modtagere, til hvem der findes familiemæssige eller andre nære personlige, ledelsesmæssige eller medlemsmæssige bindinger samt ejendomsretlige, finansielle eller retlige bindinger, som fastsat af medlemsstaten. I denne forbindelse kan retlige bindinger også omfatte forholdet mellem arbejdsgiver og arbejdstager..."

Afgift

07-211-1

Akt nr

201

I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at bestemmelserne om "interesseforbundne parter og normalværdi" skal sikre, at momsindbetalingen til staten ikke minimeres ved at momsen beregnes ud fra en kunstigt lav pris. Det anføres, at reglen bl.a. blev anvendt indtil år 2000 hovedsagligt til at forhøje afgiftsgrundlaget for virksomhedskantiners salg af mad til virksomhedens ansatte. FSR forstår dette således, at der hermed menes, at ændringerne giver mulighed for, at SKAT kan forhøje afgiftsgrundlaget for virksomhedskantiners salg af mad til virksomhedens ansatte.

FSR har stor forståelse for – og støtter – initiativer mod momsmisbrug og momssvig, men finder ikke, at det er hensigten med direktiv 2006/69/EF, at salgsmoms skal afregnes af et højere beløb end det faktiske vederlag, som medarbejderne betaler for mad og drikke. Det er ganske normalt, at medarbejderkantiner leverer mad og drikke til medarbejderne til råvareprisen. Dette medfører ikke, at der unddrages moms, idet salgsmomsen i disse tilfælde svarer til købsmomsen.

Forslaget vil medføre en unødigt administrativ belastning i virksomhederne, hvis der skal opgøres en "normalværdi". Der findes meget sjældent én pris for en vare eller ydelse. Som bestemmelsen er formuleret er det i øvrigt alle situationer, hvor medarbejdere har adgang til at købe varer og ydelser til under en "normalværdi", der kan blive ramt med forslaget. Herunder også detailhandlens og industriens medarbejdere, der i dag typisk opnår rabat ved køb af arbejdsgiverens varer.

Lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet anføres ikke i "sammenfatning af lovforslagets konsekvenser". Hvis hensigten med lovforslaget er at bruge "normalværdier", er det vores opfattelse, at der bliver tale om meget betydelige merudgifter for erhvervslivet, som i rene nettoudgifter formentlig overstiger 0,5 mia.kr., hvortil kommer de administrative besværligheder.

Hertil kommer, at der med dette forslag igen skabes uoverensstemmelse mellem de regler der gælder skattemæssigt og de regler der gælder momsmæssigt.

Det er særdeles hensigtsmæssigt, hvis reglerne om værdiansættelse er de samme. I eksemplet med kantiner kunne det f.eks. svare til det, som en meget stor del af virksomhederne allerede anvender, nemlig, at de råvarer der indkøbes til en kantine, betales af medarbejderne. Herved er der ikke negativ moms i forbindelse med drift af kantiner, ligesom virksomhedens medarbejdere ikke skal beskattes af nogen værdi af at spise i kantine.

Vi hører gerne Ministeriets bemærkninger til, hvorfor man ikke ønsker samme regler om værdiansættelse på både det skatte- og momsmæssige område.

Til de enkelte afsnit har FSR følgende kommentarer:

A. Flymoms

Ved de foreslåede tilpasninger af momslovens fritagelsesbestemmelser vedrørende flymoms til momsdirektivet, er der forsat forskelle i det benyttede ordvalg. FSR foreslår, at direktivets udtryk anvendes for at undgå tvivl om rækkevidden af bestemmelsen.

Både i de gældende bestemmelser og i de foreslåede ændringer tales om fly. "Fly" er imidlertid en undergruppe til "luftfartøjer", der er det anvendte ord i direktivet. Ved tilpasning til direktivet bør anvendes det korrekte ord "luftfartøjer".

I de foreslåede nye numre 10 og 11 i § 34, stk. 1, tales om "disse flys faste udstyr", "nødvendigt udstyr" og ydelser, der præsteres for sådanne fly samt deres ladning". Direktivet anvender en anden afgrænsning, som efter vores opfattelse er mere tydelig. I direktivets art. 148, litra f), tales således om "genstande, der er indbygget i eller anvendes ved driften af disse luftfartøjer", og i litra g) tales om andre ydelser, "når de udføres for at dække et direkte behov" i forbindelse med de nævnte luftfartøjer og deres ladning. Direktivets ordlyd i de pågældende litra rækker videre end ordlyden i momsloven. Momslovens ordlyd bør derfor også på disse punkter tilpasses direktivet.

Samtidig bør der ske en tilsvarende tilpasning af ordvalget på disse punkter i den foreslåede nye affattelse af numrene 7 og 8 i § 34, stk. 1.

Endelig bemærkes, at skemaet i lovforslagets almindelige bemærkninger indeholder nogle meningsforstyrende fejl, ligesom konsekvenserne for fragtflyvning ikke umiddelbart ser ud til at være belyst.

B. "Normalværdi"

Som nævnt indledningsvis angives hensigten med dette forslag bl.a. at være at undgå svig.

Denne hensigt kan FSR fuldt ud tilslutte sig, men foreningen må undre sig over, at hensynet til svigbekæmpelse bl.a. også relateres til de virksomheder, der p.t. ikke betaler kantinemoms (fordi omsætningen er uvæsentlig) eller i øvrigt leverer kantinemad til medarbejderne til indkøbspris.

FSR finder det administrativt belastende, og retssikkerhedsmæssigt problematisk, at operere med begrebet "normalværdi". En sådan regel forstærker i udpræget grad behovet for detaljerede regler, således at virksomhederne i videst muligt omfang kan vide, at den værdi, de anvender ved momsberegningen kan accepteres som værende "normalværdien" af den pågældende leverance.

FSR hilser det velkomment, at forslaget ikke omfatter transaktioner, hvor køber har fuld fradragsret, da dette vil resultere i en yderligere administrativ byrde for virksomhederne.

Kantinemoms

FSR har med undren noteret sig, at man med forslaget ønsker at genindføre "kantinemomsen" og oven i købet anser det for et led i bekæmpelsen af momssvig eller lignende. Vi hører gerne Ministeriets kommentarer hertil.

Vi minder om, at den tidligere kantinemoms gav anledning til ganske meget ekstraadministration hos virksomhederne og henviser i øvrigt til de indledende bemærkninger.

Diverse personalesalg

Alt salg til personale er per definition omfattet af forslaget, da arbejdsgiver og arbejdstager i henhold til forslaget er interesseforbundne. Det bør nærmere tilkendes i forslaget, hvordan dette tænkes administreret f.eks. i forbindelse med salg af brugte eller nedsatte varer.

Fradrag for "ekstramoms"

FSR savner en generel tilkendegivelse i forslaget om, hvor en virksomhed (køber) med en momsfradragssprocent på f.eks. 30 skal forholde sig for at opnå fradrag for 30% af den "ekstramoms", som sælger er pålagt.

FSR skal foreslå, at der eksplicit i loven indsættes en ret for sælger til at fakturere "ekstramomsen" med henblik på køberens delvise fradragret for denne.

Udlejning af fast ejendom

FSR vurderer, at også virksomheder, der er eller bliver frivilligt registreret for udlejning af fast ejendom, er omfattet af kravet om anvendelse af normalværdi.

Dette vil i sig selv genere et betydeligt merprovenu, som navnlig vil komme fra lokale initiativer vedr. idræts- og kulturfaciliteter, som de seneste 10- 20 år har kunnet udleje til mere eller mindre nært forbundne foreninger m.fl. til en værdi, der ikke var/er underskudsgivende for udlejer, men som heller ikke giver fuld dækning de første mange år for den moms, der fradrages ved opførelsen af idrætshallen m.m.

I givet fald rejser udlejning af fast ejendom et særligt behov for overgangsregler. Som forslaget er udformet, vil en lokal idrætsforening/fond, der ejer/udlejer f.eks. en lokal idrætshal, der blev opført i 2006, og hvor momsen af opførelsen blev fratrukket fuldt ud, fra 1.1.2008 kunne risikere at skulle afregne moms af en leje, der (typisk) er markant højere end den (ikke underskuds-givende) leje, der faktisk opkræves, men som samtidig bliver en markant merudgift i forhold til de langtidsbudgetter m.m., der blev lagt til grund for beslutningen om at bygge hallen.

FSR foreslår at det i lovforslaget bliver omtalt, at en vedtagelse af forslaget i den foreliggende form vil påføre det lokale idrætsliv m.m. en betydelig årlig merudgift, såvel vedrørende allerede (indenfor de seneste 10 år) gennemførte projekter, men også vedrørende fremtidige projekter.

I overensstemmelse med det almindeligt gældende princip om ikke at lovgive med tilbagevirkende kraft, finder FSR det naturligt hvis der i det mindste indsættes en overgangsregel hvorefter prisen i indgåede aftaler skal respekteres, således at momsbelagte lejemål vedr. fast ejendom, der er indgået inden den 1.1.08, ikke er omfattet af reglerne om normalværdi eller alternativt en bestemmelse, hvorefter udlejning, der ikke er underskudsgivende for udlejer, per definition finder sted til "normalværdien" for et lejemål af den pågældende karakter.

C. Omvendt betalingspligt

FSR er enig i, at en udvidelse af reglerne om omvendt betalingspligt giver virksomhederne større sikkerhed for den momsmæssige håndtering af ydelserne, og kan være et middel til at imødegå manglende momsbetaling fra udenlandske virksomheder.

FSR hilser derfor ændringen velkommen.

FSR gør opmærksom på, at ophævelsen af momsregistreringspligten for 3. landsvirksomheder vil føre til et stigende antal anmodninger om momsrefusion, når disse virksomheder ikke længere kan få refunderet deres momsbelagte danske omkostninger via en dansk momsangivelse. Dette vurderes især at ville gælde i forbindelse med byggeri, installation og montering.

Samspelet mellem bestemmelserne om "omvendt betalingspligt" og de situationer, der nævnes i momslovens § 18, hvor leveringsstedet er i Danmark, vil imidlertid være noget u hensigtsmæssig. Eksempelvis, hvis en udenlandsk virksomhed arrangerer et kulturelt arrangement eller et kursus her i landet. Deltagerne er både danske og udenlandske virksomheder. De danske virksomheder skal opkræves uden moms, da de er "omvendt betalingspligtige", hvorimod arrangøren formodes at skulle registreres for aktiviteten i Danmark og fakturere de udenlandske deltagere med dansk moms.

For ikke-momsregistrerede virksomheder betyder ændringen en udvidelse af deres rapporterings- og betalingsforpligtelser – og dermed deres administrative byrder. FSR går ud fra, at der bliver iværksat målrettet information til de berørte virksomheder, f.eks. i forbindelse med angivelse af lønsumsafgift.

D. Andre ændringer

Forhøjelse af værdigrænsen for investeringsgoder fra 75.000 kr. til 100.000 kr. Ændring af momslovens § 43 stk. 2 nr. 1 og 3 er en administrativ lettelse, som FSR hilser velkommen. Det anbefales, at der indføres en overgangsordning i lighed med den ordning der var i kraft i forbindelse med den seneste forhøjelse af værdigrænsen tilbage i 1996

Ændring af afregningsperioden for delregistrerede virksomheder således, at de ikke længere er tvunget til at angive moms månedligt men i stedet følger de almindelige angivelsesregler, så der ikke skelnes mellem delregistrerede virksomheder og andre registrerede virksomheder, hilses ligeledes velkommen.

Til sidst skal foreningen anmode om et møde mellem repræsentanter fra foreningen og fra ministeriet.

---oo0oo---

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, står foreningen gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

John Bygholm
Formand for skatteudvalget

Niels Ebbe Andersen
fagdirektør



SKAT

Skatteministeriet
Att.: Lone Lau-Jensen

Hovedcentret

Østbanegade 123
2100 København Ø

Telefon 72 22 18 18
Ean. nr. 5798000033788

E-mail via www.skat.dk/kontakt
www.skat.dk

24. september 2007
J.nr. 07-129809

Karen Madsen

karen.madsen@Skat.dk
Direkte 7237 3883
Fax 7237 9038

Høringsvar - Ændring af momsloven

Skatteministeriet har d. 24. august 2007 sendt Forslag til Lov 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) i ekstern høring. SKAT har følgende bemærkninger:

Omvendt betalingspligt:

SKAT kan ikke nå at tilrette edb-systemerne til 1. januar 2008. Det foreslås derfor for så vidt angår dette punkt at udskyde ikrafttræden til 1. januar 2009.

Under forudsætning af, at disse regler træder i kraft 1. januar 2009 og at der fastsættes krav om, at momsangivelse skal ske via TastSelv, skønnes en gennemførelse at medføre engangsudgifter på 3,7 mio. kr. til edb-tilretning. Der skal foretages tilretninger i DR, VK-systemet og EKKO.

Det skønnes, at SKAT vil opnå en besparelse på ca. 4 årsværk til løbende administration, kontrol og inddrivelse.

Obligatorisk elektronisk angivelse

Uanset om ændringerne af momsangivelsen (indførelse af et nyt felt) eventuelt først sker på et senere tidspunkt, foretrækker SKAT, at obligatorisk angivelse og betaling gennemføres snarest.

Ved en tvungen indberetning af momsangivelser via internettet opnås en besparelse for SKAT på ca. 10 årsværk løbende.

De øvrige dele af forslaget:

En gennemførelse af de øvrige dele af lovforslaget skønnes at medføre engangsudgifter på 1,6 mio. kr. til systemtilretning og information.

Samlet administrative konsekvenser:

En gennemførelse af lovforslaget i sin helhed skønnes at medføre engangsudgifter på 5,3 mio. kr. til systemtilretning og information og en løbende besparelse på 14 årsværk.

Med venlig hilsen

Karen Madsen

SCANNET
Service Center



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

AOPA Danmark
Roskilde Lufthavn
Hangarvej H 4
4000 Roskilde
email: info@aopa.dk
tlf.: +45 4619 1155
fax: +45 4619 1156

INDGÅET
17 SEP. 2007

Høringssvar vedr. lov om ændring af momsloven

Afgft

Opsummering

Skatteministeriets forslag til ændring af momsloven vurderes at have stærkt negative konsekvenser for luftfartsbranchen i Danmark og samtidigt føre til et klart reduceret skatteprovenu til den danske stat. Markedet for luftfartøjer og leverancer til luftfartøjer kan ikke sidestilles med almindelige forbrugsgoder. Fly er i sagens natur bygget til at krydse landegrænser og branchen er derfor præget af en stærk international konkurrence. Det betyder at en række aktiviteter indenfor pilotuddannelse, flyhandel og flyvedligeholdelse fremover ikke vil være konkurrencedygtige i Danmark, idet de med ét pålægges EU's højeste momssats.

Resultatet vurderes at være en dramatisk nedgang i aktivitetsniveauet i Danmark med tab af arbejdspladser, omsætning og skatteprovenu til følge. Hertil kommer afledte effekter såsom sandsynlige lukninger af mindre regionale flyvepladser foruden selvfølgelig de direkte omkostninger for brugerne af privat lufttransport i Danmark.

Alt i alt vurderes det således at forslaget udelukkende har negative effekter for danske virksomheder, danske borgere og den danske stat. Eneste potentielle vindere er lav-moms lande såsom Luxembourg og Cypern. Spørgsmålet er derfor om Skatteministeriet og den danske regering virkelig skal fremme et lovforslag, der udelukkende skader danske interesser og samtidigt fører til et lavere skatteprovenu.

Analyse

Historisk baggrund for momsfrigivelse af fly og leverancer til fly

Forinden vi kigger på effekterne af den foreslåede lovgivning, er det værd at kigge på den historiske baggrund for momsfrigivelse af fly og leverancer til fly.

Personbefordring er i Danmark generelt undtaget for moms. Det gælder således både flybilletter, rejsebureauaktivitet, hyrevognskørsel, færgetransport mv. og momsfrigivelsen gælder både transport indenfor landets grænser og for rejser til udlandet. Køb af fly til personbefordring er af samme årsag omfattet af momsfrigivelse. Momsloven indeholder af præcis denne årsag en definition af "sportsfly", der netop identificerer fly, som det vurderes IKKE anvendes til personbefordring. Disse fly pålægges normal moms, hvorimod fly til personbefordring er fritaget.

Danmark har som det også fremgår af høringsmaterialet **ingen forpligtigelse** til at ændre på denne generelle momsundtagelse for personbefordring så længe der ikke eksisterer fælles EU regler på området.

Afgft	07-211-1
Akt nr	178

Det forekommer derfor meget ulogisk at foreslå en ubalanceret ændring af momsloven således at privatfly, der anvendes til personbefordring ensidigt pludselig pålægges moms. Der er absolut ingen logik i at en transport fra A til B udført i et privatfly belastes med 25 procents moms, mens den tilsvarende transport udført med rutefly, taxa eller tog er momsfri.

Hvis den danske regering ønsker at lægge moms på personbefordring generelt må det ske over én bred kam. Det er fuldstændig uacceptabelt og skrævvridende at ændre lovgivningen med en nålestikoperation, der isoleret rammer én enkelt transportform og ødelægger en driftig branche i dansk erhvervsliv.

Konsekvensanalyse

Danmark nyder i dag godt af en stærk luftfarts industri. Vi er førende i Norden inden for pilotuddannelser og vi har en række flyværksteder, der servicerer fly fra hele verden ligesom vi i Danmark er førende indenfor flyhandel i Europa. Det skaber aktivitet og sikrer overlevelsen for de mindre flyvepladser rundt om i landet og er således til gavn og glæde for borgere og erhvervsliv generelt i udkantsområderne. Ligeledes er aktiviteten med til at skabe arbejdspladser og omsætning i Danmark og giver den danske stat et betragteligt provenu via selskabs- og indkomstskatter.

Konsekvensen af med ét at pålægge alle disse aktiviteter 25 procents ekstra moms vil være fuldstændigt ødelæggende for branchen, vil påføre den danske stat et betragteligt tab af selskabs- og indkomstskat og vil true overlevelsen af flere mindre flyvepladser.

Når konsekvenserne vurderes til at være så voldsomme er det fordi luftfart i sagens natur er en international aktivitet. Et fly er en vare, der på ingen måde kan sidestilles med almindelige forbrugsvarer. Det repræsenterer en langt højere værdi og er samtidigt fuldstændig mobilt og konstrueret til at krydse landegrænser. Et fly vil derfor altid blive handlet det sted i EU, hvor momsen er lavest. Konsekvensen af at pålægge flykøb i Danmark EU's højeste momssats vil derfor være en total udradering af forretningsgrundlaget for handel med privatfly i Danmark. Tilsvarende vil virksomheder der udfører flyvedligeholdelse, ombygning og maling af fly fremover ikke være attraktive for udenlandske flyejere.

Endnu værre er det for pilotuddannelserne, der som erhvervsuddannelser i princippet er fritaget for moms. Flyveskolerne opkræver således ikke moms og kan derfor heller ikke trække udgifter til moms fra. Konsekvensen af moms på fly og leverancer til fly vil således være at uddannelsen til erhvervspilot stiger med næsten 25 procent eftersom udgiften til fly er det absolut bærende element i denne uddannelse. En utilsigtet konsekvens af lovgivningen er altså at uddannelsen til erhvervspilot indirekte pålægges moms, selvom dette ikke er hensigten. Da uddannelsen i forvejen koster eleven et sted mellem 6-700.000 kr vil stigningen for et erhvervscertifikat ligge i størrelsesordenen 100-150.000 kr. Da uddannelsen i forvejen er international og leder frem til samme certifikat uanset hvilket EU land uddannelsen tages i, er det oplagt at udenlandske skoler med ét vil fremstå langt mere attraktive for en dansk pilot aspirant. Også flyveskolerne i Danmark står altså overfor en kraftig nedgang i deres aktiviteter som følge af en helt utilsigtet konsekvens af lovforslaget.

Da flyveskolerne står for en meget stor del af aktiviteten på en række mindre regionale flyvepladser vil en nedgang i mængden af skoleflyvning betyde at mange flyvepladser, der i dag balancerer på kanten af overlevelse eller modtager direkte støtte fra de lokale kommuner fremover enten må lukke eller skulle have et større kommunalt tilskud for at kunne fortsætte driften og servicere regionen.

Konklusion

Lovforslaget vurderes på baggrund af ovennævnte analyse at have dramatiske konsekvenser for en hel branche i Danmark samtidigt med at det vil betyde et tab af arbejdspladser og omsætning i landet. Lovforslaget vurderes at medføre et nettotab af provenu til staten, da nedgangen i provenu fra indkomst- og virksomhedsskatter langt vil overgå de meget begrænsede merindtægter som staten vil kunne få ind via momsen. Samtidigt vil lovforslaget betyde risiko for lukning af flere mindre regionale flyvepladser eller alternativt et behov for større driftstilskud fra landets udkantskommuner, der ønsker at opretholde en lokal flyveplads til gavn for lokalt erhvervsliv og borgere. Hertil kommer at lovforslaget naturligvis vil betyde en direkte merudgift for danske flyejere, piloter og elever under uddannelse.

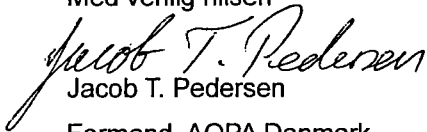
Samlet set vurderes det altså at lovforslaget udelukkende har negative effekter for danske virksomheder, danske borgere, danske kommuner og dansk infrastruktur. Desuden må det forventes at føre til et netto provenutab for den danske stat. Samlet set er lovforslaget altså ikke i Danmarks interesse. Det foreslås derfor at Danmark afventer eventuelle EU regler for moms på befordring generelt således at dette skævvridende forslag ikke gennemføres her og nu.

Om AOPA

AOPA Danmark (Aircraft Owners and Pilots Association) er den danske afdeling af IAOPA (The International Council of Aircraft Owners and Pilots Association). IAOPA er en international interesseorganisation med 470.000 medlemmer fordelt på 66 landes nationale organisationer, heraf udgør de 32 IAOPA's europæiske region, repræsenterende cirka 24.000 medlemmer.

AOPA Danmark står til rådighed med yderligere dialog eller konsultation før der træffes afgørelse i denne meget alvorlige og afgørende sag.

Med venlig hilsen



Jacob T. Pedersen

Formand, AOPA Danmark

SCANNET


ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN

Høringssvar – Lov 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)

7. september 2007

Sag nr. 2007-0013850

ARH/JME

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte forslag i høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, CKR, har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Skatteministeriet har opgjort de erhvervsøkonomiske konsekvenser af de enkelte ændringer i forslaget. CKR vurderer, at disse opgørelser er dækkende og har derfor ingen yderligere bemærkninger til forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre administrative konsekvenser for de omfattede virksomheder i form af lettelser og løbende byrder.

Lettelserne skyldes, at flyselskaber, hvor mere end 2/3 af deres flyvninger er udenrigsflyvninger, fremover vil være momsfri af alle leverancer, uanset om leverancerne sker til udenrigsfly eller indenrigsfly. I henhold til de gældende regler skal der føres momsregnskab over leverancer, der sker til indenrigsfly, idet disse leverancer typisk vil være momspligtige. Dette regnskab undgår disse flyselskaber fremover at skulle føre.

**ERHVERVS- OG
SELSKABSSTYRELSEN**
Kampmannsgade 1
1780 København V

Tlf. 33 30 77 00
Fax 33 30 77 99
CVR-nr 10 15 08 17
eogs@eogs.dk
www.eogs.dk

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS-MINISTERIET**

Afgift

07-211-1

Akt nr

197

AKS 199
alle

Endvidere vil forslaget om forhøjelse af værdigrænsen for investeringsgoder fra 75.000 kr. til 100.000 kr. medføre lettelser, idet virksomhederne herved undgår nogle reguleringer.

Endelig vil delregistrerede virksomheder, der fører separat regnskab, og som har en samlet årlig omsætning under 15 mio. kr. årligt, opleve lettelser. Dette skyldes, at de fremover kan benytte henholdsvis halvårsafregning, hvis omsætningen er under 1 mio. kr., eller kvartalsafregning, såfremt omsætningen er mellem 1 og 15 mio. kr., i stedet for månedsvise afregning.

De løbende byrder skyldes, at interesseforbundne parter fremover skal beregne en normalværdi af leveringer mellem parterne, såfremt den interne afregningspris eksempelvis er lavere end normalværdien.

Endvidere vil de løbende byrder være en konsekvens af forslaget om at indføre obligatorisk omvendt betalingspligt, idet virksomheder, der modtager leverancer fra udlandet herefter skal svare moms af leverancen. Efter de gældende regler er det hovedreglen, at den udenlandske leverandør er den betalingspligtige. Dette vil især ramme ikke-momsregistrerede virksomheder, som dog allerede i dag er momspligtige, hvis vareindkøbet fra virksomheder i andre EU-lande overstiger 80.000 kr. årligt.

De administrative konsekvenser kan på nuværende tidspunkt ikke kvantificeres, men det er CKR's vurdering, at de samlet set ikke er af et omfang, der berettiger til en forelæggelse for et virksomhedspanel. Omfanget af de enkelte konsekvenser vil blive opgjort i forbindelse med AMVAB-opdateringen i efteråret 2008 – dog først i efteråret 2009 for så vidt angår delregistrerede virksomheder.

CKR kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagens økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

”Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer, at forslaget indeholder både lettelser og løbende byrder, men at omfanget heraf dog ikke berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.”

CKR har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Andreas Rahlf Hauptmann

Fuldmægtig
Tlf. direkte 3330 7485
E-post arh@eogs.dk

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige fejl](#). Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet eogs@eogs.dk - [Læs mere](#).



SKAT

Skattecenter Århus

Margrethepladsen 4
8000 Århus C

Telefon 72 22 18 18
Ean. nr. 5798000033863

E-mail via www.skat.dk/kontakt
www.skat.dk

13. september 2007
J.nr. 07-143442

Rolf Larsen

rolf.larsen@skat.dk
Direkte 72 38 81 47
Fax 72 22 19 19

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

SCANNET
Service Center

Hørings svar vedrørende forslag til ændring af momsloven, Skatteministeriets j. nr. 2007-211-00001

Gennem de senere år har en lang række af momsrettens problemstillinger været, at momslovens begreber og ordvalg i større eller mindre omfang har afvejet, fra de begreber og ordvalg som anvendes i de bagvedliggende direktiver.

Årsagen til denne mangel på overensstemmelse mellem begreber og ordvalg er, at momsloven tidligere var et praktisk arbejdsredskab for ca. 400.000 virksomheder, hvorfor henvisningerne til direktivet så vidt muligt er søgt undgået, jf. eksempelvis redegørelse fra Skatteretsrådet, juni 1999 (se www.skm.dk).

Denne mangel på overensstemmelse mellem begreb og ordvalg giver anledning til mange fortolkningsmæssige spørgsmål på momsrettens område, idet der typisk foreligger en dobbelt hjemmel bestående af direktivernes begreber og ordvalg, der eksempelvis kan være direkte anvendelige, og momslovens begreber og ordvalg, der afviger herfra. Se eksempelvis rapport fra den eksterne Arbejdsgruppe om momsloven og 6. momsdirektiv, juli 2001 (se www.skm.dk).

Set fra et retssikkerhedsmæssigt perspektiv er det ikke hensigtsmæssigt, at der i gældende ret foreligger en lang række situationer, hvor man med rette kan rejse spørgsmålet om, hvorledes gældende ret skal fortolkes, idet der foreligger forskellige begreber og ordvalg.

De retssikkerhedsmæssige problemstillinger tydeliggøres af de senere års intensive prøvelser af skattemyndighedernes fortolkning af gældende ret på momsrettens område, idet myndighedernes fortolkning på en lang række områder er indbragt for Landsskatteretten og domstolene.

På denne baggrund er det skattecenterets klare opfattelse, at man ved ændring af hidtil gældende bestemmelser og ved indførelse af nye bestemmelser skal sikre, at inkorporeringen i videst muligt omfang ligger så tæt på direktivbestemmelsernes begreber og ordvalg som muligt.

Skattecenteret har endvidere følgende konkrete bemærkninger til de enkelte bestemmelser i lovforslaget:

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	120

**Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 2**

Af Rådets direktiv 2006/112/EF (direktivet), artikel 76, fremgår følgende:

Artikel 76

Ved levering af varer i form af overførsel til en anden medlemsstat er afgiftsgrundlaget købsprisen for varerne eller for tilsvarende varer eller i mangel af en købspris kostprisen på det tidspunkt, hvor disse transaktioner finder sted.

Som det fremgår af artiklen anvender direktivet ikke ordet "fremstillingsprisen".

Skattecenteret kan derfor foreslå, at ordet "fremstillingsprisen" ændres til ordet "kostprisen", og at denne ændring også sker de andre steder i momsloven, hvor ordet "fremstillingspris" er anvendt, eksempelvis i den gældende lovs § 28, stk. 1.

Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 3

Vedrørende § 28, stk. 2, som bliver stk. 3, 2. pkt.:

Skattecenteret kan foreslå, at ordet "fremstillingsprisen" ændres til ordet "kostprisen", idet direktivets artikel 72 anvender sidstnævnte.

Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 5

Til:

§ 29, stk. 2.

Punktmarkeringer.

De 2 "klatter", bør ændres til nr. 1) og nr. 2), da der er tale om 2 helt vidt forskellige situationer, hvilket har den betydning, at det skal være muligt at foretage en entydig og nøjagtig henvisning.

Til:

§ 29, stk. 2.

Punktmarkering 1.

Det kan foreslås, at bestemmelsen henviser til momslovens § 37, stk. 1, og § 13, stk. 1, idet direktivet åbner mulighed herfor. Endvidere bemærkes det, at henvisningen vil være relevant, idet momslovens kapitel 8 også vedrører afgiftsfritagelser, hvor momssatsen udgør 0 pct. Og det er jo ikke sidstnævnte afgiftsfritagelser bestemmelsen sigter til. Der er derfor tale om en præcisering.

Forslag til ny affattelse:

1) Modværdien for en leverance af en vare eller ydelse er lavere end normalværdien, og leverandøren ikke har fuld fradragsret i henhold til § 37, stk. 1, og leveringen er omfattet af en fritagelse i henhold til § 13, stk. 1, eller



Til:

§ 29, stk. 2.

Punktmarkering 2.

Det kan foreslås, at bestemmelsen affattes i overensstemmelse med formuleringen i forslagets § 29, stk. 1, hvor der henvises til § 37, stk. 1.

Forslag til ny affattelse:

2) modværdien for en leverance af en vare eller ydelse er højere end normalværdien, og leverandøren ikke har fuld fradragsret i henhold til § 37, stk. 1.

Til:

§ 29, stk. 3.

Punktmarkeringer.

De 4 "klatter", bør ændres til nr. 1) til nr. 4), da der er tale om 4 forskellige situationer, der kan kombineres. Dette har den betydning, at det skal være muligt at foretage en entydig og nøjagtig henvisning.

Til:

§ 29, stk. 3.

Punktmarkering 3. Det kan foreslås, at ordet "retlige" også indsættes i bestemmelsen, således at bestemmelsen kommer tættere på direktivets affattelse.

Forslag til ny affattelse:

3) Når leverandør eller modtager har økonomiske eller retlige interesser i den anden parts virksomhed eller ejendom.

Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 7

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 7.

Det kan foreslås, at den nye bestemmelses første ord "Salg..." ændres til "Levering...", hvorefter der anvendes samme ordvalg som senere i bestemmelsen eksempelvis "levering...af disses faste udstyr.", samt samme ordvalg som direktivets artikel 148 litra c), første ord.

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 9.

Der kan foreslås følgende ændring: "9)salg til passagerer m.v...." ændres til "9)...levering til passagerer m.v...." for herved at sikre entydighed i begrebsanvendelsen.

Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 8

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 10.

Det kan foreslås, at den nye bestemmelses første ord "Salg..." ændres til "Levering...", hvorefter der anvendes samme ordvalg som senere i bestemmelsen eksempelvis "samt levering...af disses flys faste udstyr.", og samme ordvalg som direktivets artikel 148 litra f), første ord.



Herudover bemærkes det, at begrebet luftfartsselskaber, som både anvendes i direktivets artikel 148 litra e) og forslagets § 34, stk. 1, nr. 10, måske er lidt uheldigt, idet der vel nødvendigvis ikke er tale om selskaber. Det kan derfor foreslås at begrebet "luftfartsvirksomheder" anvendes i § 34, stk. 1, nr. 10., og § 34, stk. 2.

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 13.

Det kan foreslås, at den nye bestemmelses første ord "Salg..." ændres til "Levering...", for herved at sikre entydighed i begrebsanvendelsen og overensstemmelse med direktivets bilag X, Del B, nr. 11.

Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 10

Til:

§ 34, stk. 2.

Der kan foreslås følgende ændringer til bestemmelsens indledning:

"§ 34, stk. 2. En luftfartsvirksomhed..., når virksomhedens udenrigstrafik...".

Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 13

Til:

§ 46, stk. 8.

Af lov nr. 408 af 08/05/2006 fremgår af § 1, at der i momslovens § 46 indsættes nyt stk. 8 og nyt stk. 9 vedrørende momskaruseller. Disse bestemmelser trådte i kraft den 1. juli 2006.

Det kan derfor foreslås, at nyt stk. 8, ændres til nyt stk. 10, da nærværende forslag ikke erstatter bestemmelserne om momskaruseller.

Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 14

Til:

§ 57, stk. 5.

Momslovens § 57, stk. 2, § 57, stk. 3, og § 57, stk. 4, anvender alle begrebet: "samlede afgiftspligtige leverancer."

Forslaget til ændring af momslovens § 57, stk. 5, anvender begrebet: "samlede omsætning". Der er derfor ikke entydighed i begrebsanvendelsen.

Forslag til ny affattelse af § 57, stk. 5:

"Stk. 5. En afgiftspligtig person, der har flere virksomheder registreret hver for sig i henhold til § 47, stk. 3, 2. pkt., kan anvende kvartalet eller kalenderhalvåret som afgiftsperiode, hvis den afgiftspligtige persons samlede afgiftspligtige leverancer for de registrerede virksomheder ikke overstiger grænserne i § 57, stk. 3 og 4."

OK



SKAT

Kopi af nærværende brev er efter aftale fremsendt til SKAT Hovedcenter, att.:
Lone Stonor Kristensen.

Med venlig hilsen

Rolf Larsen



DANSK INDUSTRI
H.C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Tlf. 3377 3377 · Fax 3377 3300
di@di.dk · www.di.dk

Skatteministeriet
Att.: Lone Lau-Jensen
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
e-mail: pafgft@skm.dk; llj@skm.dk

14. september 2007

KKo

2007-315-00055

Deres sagsnr.:

2007-211-0001

Høringssvar vedrørende forslag til lov 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.

Dansk Industri (DI) har den 24. august 2007 modtaget ovennævnte lovforslag i teknisk høring. DI har noteret sig, at der endnu ikke er sket en politisk behandling af dette forslag.

Lovforslagets hovedformål er ifølge de almindelige bemærkninger at tilpasse momsloven til EU's momsregler og udnytte muligheder for at indføre særlige nationale bestemmelser dels med henblik på at forebygge og forhindre svig og misbrug af momsreglerne og dels for at lette momsopkrævningen. DI er enig i, at svig bør forebygges og forhindres, men efter DI's opfattelse går det udsendte forslag på et par væsentlige områder videre end dette formål og påfører en lang række virksomheder både økonomiske og administrative byrder, som ikke kan begrundes med ønsket om at forebygge og forhindre svig.

DI kan således ikke støtte den nuværende udformning af lovforslagets § 1, nr. 3 og 5 vedrørende interesseforbundne parter og normalværdi. Denne del af forslaget synes på en række områder at være i strid med intentionerne i det EU-direktiv, som ønskes implementeret, og vil få betydning for en lang række situationer, ikke mindst i relation til personalegoder og kantinemoms. Forslaget vil således medføre en forhøjelse af afgiftsgrundlaget, der ikke er krævet af EU, og som ligger ud over reglerne for beskatning af personalegoder. Hertil kommer, at reglerne for bestemmelse af afgiftsgrundlaget i forbindelse med byttehandler synes at medføre ekstra administrative byrder.

DI har nedenfor uddybet disse synspunkter, ligesom der er bemærkninger til andre dele af lovforslaget.

stemmelse, som foreslås implementeret i med lovforslagets § 1, nr. 3 og 5. I den konkrete udformning udbredes reglerne imidlertid til andre områder, herunder kantineordninger, der dels ikke er påkrævet og dels ikke er omfattet af bestemmelsens egentlige formål. Der er også tale om et skred i forhold til den anvendelse, som Skatteministeriet har givet udtryk for i sine grundnotater til Folketinget i forbindelse med behandlingen af netop dette direktiv. Af Skatteministeriets grundnotat fremgår det således (egne fremhævninger):

"Med forslaget får medlemslandene mulighed for at gennemføre en regel om værdiansættelse af leveringer, hvor køber og sælger er interesseforbundne. Der er tale om en beregnet markedspris som momsgrundlag. **Der kan kun foretages en ny værdiansættelse for at undgå svig og unddragelse under særlige omstændigheder**, herunder, at parterne er interesseforbundne, og at dette forhold - i modsætning til en påviselig kommerciel årsag, som f.eks. tilbud - der har ført til en anden værdi end den sædvanlige normalværdi. Reglen kan endvidere kun anvendes, hvis der er blevet pålagt moms og modtageren af leveringen ikke har ret til fuldt fradrag af momsen (i tilfælde af for lavt eller for højt ansat værdi). Ifølge forslaget er der kun mulighed for en ny værdiansættelse, når leveringsens angivne værdi fører til et direkte afgiftstab for statskassen. **Der er intet krav om, at en medlemsstat skal benytte den foreslåede regel.**

Anvendelsesområdet for en ny værdiansættelse er således begrænset. Reglerne kan ikke benyttes i forbindelse med almindelige dagligdags transaktioner, men kun for et meget lille antal transaktioner inden for særlige kategorier og under særlige omstændigheder. Med de i forslaget fastsatte kriterier kan en ny værdiansættelse heller ikke komme på tale for varer og ydelser, der er sat under kostprisen som en del af et salg fremstød, salg af ødelagte lagervarer eller ophørsudsalg mv."

Tilsvarende formuleringer er indeholdt i det til direktivet udsendte høringsbrev.

I forbindelse med kantomoms havde der imidlertid fra SKATs side dannet sig en forkert praksis, idet man ikke anerkendte det faktiske vederlag som afgiftsgrundlaget. Der er i disse tilfælde hverken tale om momssvig eller -unddragelse, men om en overholdelse af de faktiske bestemmelser i 6. momsdirektiv i forbindelse med almindelige dagligdags transaktioner.

Med den foreslåede lovændring, der som det fremgår ikke er krævet af hensyn til EU-retten, sker der således en genindsførelse af de tidligere regler vedrørende kantomoms, ligesom også andre personalegoder som noget nyt skal pålægges en højere moms end salgsprisen berettiger. Dette giver dels administrative problemer i relation til fastsættelse af en normalpris i forhold til det faktiske vederlag, som virksomheden oppebærer,

Del C - Omvendt betalingspligt - § 1 nr. 12, 13 og 15

DI kan generelt støtte forslaget om udvidet brug af omvendt betalingspligt.

DI har noteret sig, at det i bemærkningerne anføres, at de mindste virksomheder vil blive hårdest ramt af de administrative byrder. DI ønsker derfor klarlagt, hvor stor en administrativ byrde tvungen brug af omvendt betalingspligt vil medføre for de momsfri danske virksomheder, herunder hvordan byrden fordeles på virksomhedsstørrelser.

Samtidig skal DI påpege, at sælger af ydelsen ikke kan følge den sædvanlige hovedregel ved EU-varesalg og salg med omvendt betalingspligt, nemlig at dette betinges af et validt momsnummer (med mindre den danske aftager bliver tvungen momsregistreret). Denne procedure er netop implementeret for at bekæmpe momssvig (specielt momskarruseller). DI har noteret sig, at lovforslaget indeholder en bemyndigelse til Skatteministeren for at fastsætte regler for dokumentation i forbindelse med betalingspligtige, og ikke momsregistrerede, aftagere. DI vil gerne bede om en præcisering af, hvordan den danske betalingspligtige, men momsfri, virksomhed kan efterkomme de udenlandske dokumentationskrav, således at den udenlandske sælger ikke er ansvarlig for afregning af den danske moms.

Del D - Andre ændringer - § 1, nr. 1, 2, 6, 7, 11, 14

DI kan generelt støtte de andre ændringer, der foreslås.

DI skal dog bemærke, at for så vidt angår ændringerne i ML § 43 (lovforslagets § 1 nr. 11), som DI ligeledes støtter, ser DI også gerne grænserne i ML § 6 og 7 hævet tilsvarende, således at der fortsat er sammenfald mellem grænserne for hvornår egne reparationsarbejder er byggemomspligtige og et investeringsgode.

Med forslaget pålægges virksomhederne en ekstra grænse, hvilket medfører øgede administrative byrder og gør reglerne mindre transparente.

Såfremt ovenstående bemærkninger giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger, står DI selvsagt til rådighed.

Med venlig hilsen

Kristian Koktvedgaard
Chefkonsulent, Skat og Regnskab

Skatteministeriet sendte Forslag til lov om ændring af momsloven i teknisk høring.

Finansrådet har følgende kommentarer vedr. del B i lovforslaget.

Ændringen af 6. momsdirektiv giver medlemsstaterne en mulighed for og ikke en pligt, til at fastsætte en "normalværdi" ved beregning af moms ved levering mellem nært forbundne parter. Med lovforslaget vælger Skatteministeriet på grundlag af denne mulighed at ændre de danske regler, hvilket må være i strid med skattestoppet, hvis forslag føre til forhøjelser af momsen på f.eks. kantineydelser.

Det er også uheldigt, at man kan stå i den situation, at prisen mellem nærtstående parter er blevet anerkendt af Skat for så vidt angår skat, men at Skat samtidig vurderer, at momsmæssigt skal prisen forhøjes. Der bør være parallelitet mellem godkendelse af en pris mellem nærtstående på både skatteområdet og momsområdet.

Lovforslaget vil pålægge erhvervslivet ekstra byrder, hvilket ikke harmoniserer med regeringens ønske om at lette byrderne for erhvervslivet.

Lovforslaget har ekstra stor betydning for virksomheder der ikke udelukkende leverer momspligtige ydelser. De har ikke mulighed for fuldt ud at modregne den forhøjede indgående moms i udgående moms. Lovforslaget vil kunne virke hindrende på koncernes ønske om at effektivere driften ved f.eks. at samle koncernens it-produktion i et selvstændigt selskab.

Med venlig hilsen

Susanne H. Hansen

Direkte 3370 1067
shh@finansraadet.dk

Finansrådets Hus
Amaliegade 7
1256 København K

Telefon 3370 1000

Afgift	07-211-1
Akt nr	189

Skatteministeriet
Att. Lone Lau-Jensen
Afgiftsområdet



Dansk Told & Skatteforbund
SKATTEUDVALGET

14. september 2007

Vedrørende høring af Udkast til forslag til ændring af momsloven – teknisk høring.

Dansk Told & Skatteforbunds Skatteudvalg har modtaget ovennævnte udkast til lovforslag i høring.

Skatteudvalget har følgende overordnede bemærkninger:

Ad. "Flymoms".

Skatteudvalget hilser forslaget velkomment, idet ændringerne anses for at være en forbedring af retssikkerheden på området.

Ad. "Interesseforbundne parter og normalværdi".

Skatteudvalget hilser forslaget velkomment, idet ændringerne forhindrer en kunstigt lav pris på varer og ydelser mellem interesseforbundne parter, med en deraf afledt minimering af momsbetalingen.

Ad. "Omvendt betalingspligt".

Skatteudvalget hilser forslaget velkomment, idet ændringerne anses for at være en forbedring af lovgivningen, da det efter skatteudvalgets opfattelse styrker de danske virksomheders retssikkerhed overfor myndighederne, at virksomhederne selv er ansvarlige for momsbetalingen.

Med venlig hilsen

Jan Nørner
faglig sekretær

Fra: "Martin Baunsgaard Schreiber (DEP)" <MBS@oem.dk>
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>
CC: HDZ@oem.dk <HDZ@oem.dk>; Peder Kongsted (DEP) <pk@oem.dk>; Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 14-09-2007 11:17:38
Emne: SV: Lovforslag i høring - ændring af momsloven og toldloven

Kære SKM,

Økonomi- og Erhvervsministeriet har ingen bemærkninger til "Forslag til Lov 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)".

Med venlig hilsen

Martin Baunsgaard Schreiber
Cand. polit., Fuldmægtig
Økonomi- og Erhvervsministeriet
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
Tlf 33 95 45 43

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Lone Lau-Jensen [mailto:llj@skm.dk]

Sendt: 24. august 2007 14:06

Til: adf@adf.dk; samfund@advocom.dk; ae@aeraadet.dk; bjarne@alpha.dk; cbp@aopa.dk; arf@arf.dk; management@cimber.dk; dts@d-t-d.dk; da@da.dk; danskerhverv@danskerhverv.dk; dl@dansklandbrug.dk; rene@dat.dk; dhs@dhs.dk; di@di.dk; post@dommerforening.dk; dtl@dtl-dk.dk; eogs@eogs.dk; kontakt@erhvervsflyvning.dk; ptb@esbkomm.dk; fbr@fbr.dk; fdr@fdr.dk; fm@fm.dk; fmn@fmn.dk; frr@frr.dk; fs@fs.dk; fsr@fsr.dk; Horesta@horesta.dk; hts@hts.dk; hoeringssager@htsi.dk; hvr@hvr.dk; jm@jm.dk; kda@kda.dk; kl@kl.dk; - KS Konkurrencestyrelsens officielle postkasse; landbrugsraadet@landbrugsraadet.dk; mhs@mhs.dk; - DEP Økonomi- og Erhvervsministeriets officielle postkasse; lr@opmas.dk; Gullach.Tousgaard@sas.dk; Margrethe.Noergaard@skat.dk; poju@skat.dk; sekretariat@skatteborgerne.dk; dcaa@slv.dk; tina.tvede@sunair.dk; jk@toender.dk; trm@trm.dk
Emne: Lovforslag i høring

Se venligst vedlagte

Med venlig hilsen
Lone Lau-Jensen

Lone Lau-Jensen
Skatteministeriets Departement
Afgiftsområdet
Tlf.: 33 92 48 37

Officielle mails bedes sendes til områdets mailadresse:
pafgft@skm.dk

Dansk Landbrug
Vesterbrogade 4A
1620 København V
Telefon 33 39 46 00
Telefax 33 39 46 06

Landbrugsraadet
Axeltorv 3
1609 København V
Telefon 33 39 40 00
Telefax 33 39 41 41

Dato 14. september 2007

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Sendes på mail til:
llj@skm.dk

Høring over lovforslag 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)

Landbrugsraadet og Dansk Landbrug takker for at have modtaget ovennævnte lovforslag i høring.

Vedr. flymoms
Ingen bemærkninger.

Vedr. interesseforbundne parter og normalværdi

Vi tager kraftigt afstand fra forslaget om at ændre momslovens § 29 som foreslået. For det første er det ikke alene kantinesalg men principielt alle typer salg til medarbejderne som rammes. Derfor stiller vi os også tvivlende over for provenuberegningerne af erhvervskonsekvenser af forslaget.

Et så omfattende indgreb bør efter vores mening overvejes nøje. Vi mener ikke, at der med henvisning til direktivet er grundlag for en så belastende ændring af momsloven, som der lægges op til. Direktivet omtaler i sin præambel momssvig eller momsunddragelse som motiv for at anvende normalværdier. Forholdene i forbindelse med afregning af moms af salgspri- serne på fx personalekantine kan dog næppe betegnes som momssvig eller momsunddragelse. Hensigten med kantineordninger er at sikre bespisning af virksomhedernes medarbejdere - ikke at unddrage moms. Der afregnes i øvrigt også moms af salgspri- serne for leveringerne og momsens fratrækkes for råvarekøbene.

Som lovgivningen fungerer i dag, har virksomhederne på overskuelig vis mulighed for at afregne moms på baggrund af medarbejdernes betaling. Skal man fremover til at finde ud af, hvad normalværdien er for en vare, vil processen blive væsentlig mere kompleks. Der vil blive usikkerhed omkring, hvad normalprisen er, og afklaringen heraf vil skabe en uoverskuelig række af enkeltsager om prisfastsættelse, som både virksomheder og myndigheder vil blive belastet af.

h:Veg\1858leg

Et forslag som dette vil indebære så store administrative belastninger for såvel myndigheder som virksomheder, at det efter vores mening tillige er svært foreneligt med regeringens ambitioner om at reducere de administrative byrder med 25 % frem til 2010.

Vi skal opfordre til, at Skatteministeriet hurtigst muligt indkalder os og øvrige relevante erhvervsorganisationer til et afklarende møde med henblik på at drøfte mulighederne for en mere hensigtsmæssig udformning af lovforslaget inden det fremsættes. Vi ser frem til en konkret tilbagemelding fra ministeriet om, hvorvidt et møde på administrativt niveau kan realiseres inden for kort tid.

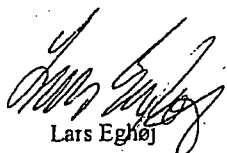
Vedr. omvendt betalingspligt

Vedrørende den omvendte betalingspligt ved køb af ydelse fra udlandet skal det bemærkes, at den elektroniske løsning på SKATs hjemmeside (SKATs selvbetjening) bør evalueres af brugerne. Der kan kun ske elektronisk registrering af "Bygge-/anlæg - udenlandsk virksomhed (SKL§7E)", og der er således ikke mulighed for at indsende oplysningerne til SKAT i almindelig papirform. Dette øger behovet for en høj funktionalitet på SKATs selvbetjening.

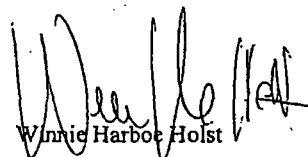
Vedr. andre ændringer

Vi er positive overfor de ændringer som indebærer forenklinger for virksomhederne. Dette er således tilfældet både ved ændring af værdigrænsen for investeringsgoder, herunder årlige reparations- og vedligeholdelser af fast ejendom, som forhøjes fra 75.000 kr. til 100.000 kr., og ændringen af afregningsperioden for delregistrerede virksomheder, der fører separat regnskab. Vi finder dog, at ændring af afregningsperioden bør kunne gennemføres pr. 1. januar 2008 eller i det mindste senest fra og med 1. juli 2008.

Vi har ikke yderligere bemærkninger til udkastet til lovforslag, men håber som nævnt at blive indkaldt til uddybende møde omkring ændring af momslovens § 29 (interesseforbundne parter i nær fremtid).


Lars Eghøj

Med venlig hilsen


Winnie Harboe Holst

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

Udkast til ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesserbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer).

KL har den 24. august 2007 modtaget udkast til forslag til ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesserbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer).

KL har ingen kommentarer til det fremsendte udkast til ændring af momsloven.

Med venlig hilsen


Søren Lund



Den 14. september 2007

Jnr 11.12.06 K04
Sagsid 000124088

Raf SLU

slu@kl.dk
Dir 3370 3876

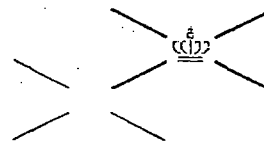
Vejekempsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fak 3370 3871

www.kl.dk

1/1

751 AM



Skatteministeriet

Bilag:
Sagsbehandler: hle
J.nr.: 4.kt.04-0012-26(39)
14. september 2007

FORSLAG TIL ÆNDRING AF MOMSLOVEN

Forsvarsministeriet har modtaget Skatteministeriets høring over udkast til ændring af momsloven af 24. august 2007.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "forsvaret er en statslig institution og har dermed ikke fradragsret for indkøbsmoms. For ikke at stille forsvaret dårligere end i dag, foreslås indsat en bestemmelse, hvorefter leveringer af og til fly, der bruges af statsinstitutioner, kan ske momsfrit." Bestemmelsen har hjemmel i 6. momsdirektivs bilag F, nr. 23.

Under forudsætning af at oven for nævnte bestemmelse relateret til statsinstitutioner (forsvaret) indarbejdes i loven, og under forudsætning af at øvrige bestemmelser ikke har konsekvenser for Forsvarsministeriets virke mv., har Forsvarsministeriet ikke bemærkninger til lovforslaget.

P.M.V.
E.B.

Henriette Lemvigh
souschef

Intern kopi
3. kontor
Ekstern kopi
Forsvarskommandoen
Hjemmeværnskommandoen
Forsvarets Materieltjeneste

165

Sendt pr. e-mail pafoft@skm.dk
Skatteministeriet
Nicolai Eigveds Gade 28
1402 København K

Att.: Lone Lau-Jensen

Dato: 14. september 2007
Deres ref.: 2007221-0001
Vor ref.: 1064 GRY/amj

Hotel - Restaurant
& Turistertilbud

Vedroffsvej 32
1300 Frederiksberg C

Tel. +45 33 24 80 80
Fax +45 33 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

CVR-nr. 27 01 48 11

Høring over forslag til lov om ændring af momsloven

Skatteministeriet har fremsendt forslag til lov om ændring af momsloven. HORESTA tillader sig at komme med følgende bemærkninger i tillæg til Dansk Erhvervs høringsvar.

HORESTA stiller sig meget kritisk overfor forslaget vedrørende § 1 pkt. 5, hvor det foreslås, at der indføres en regel i momsloven om, at afgiftsgrundlaget ved leverancer mellem interesseforbundne parter er leverancens normalværdi, hvis den faktiske salgspris er fastsat kunstigt lavt og modtageren ikke har fuld fradragsret for momsen.

Det fremgår af forslaget, at baggrunden skulle være, at regeringen ønsker at *dæmme op for momsspekulationerne især i forbindelse med kantinesalg*. HORESTA stiller sig fuldstændig uforstående overfor denne bemærkning.

Det forhold, at arbejdspladser i Danmark vælger at tilbyde arbejdstager kantine- mad i henhold til gældende regler, kan på ingen måde betragtes som skatte- spekulation.

Det at arbejdsgivere tilbyder arbejdstager mad på den arbejdsplads, hvor arbejdstager opholder sig en stor del af dagtimerne, er ikke noget nyt fænomen i Danmark. Sådan har det været gennem flere hundrede år - også lang tid før momsreglerne blev indført. Igennem de senere år har der været lagt store ressourcer i at sammensætte dette tilbud til arbejdstager så sundt og varieret som muligt. Ved denne lovændring spænder man - ud fra nogle momsmæssige betragtninger - ben for den udvikling. En udvikling hvor arbejdskraften i Danmark får tilbudt bedre og sundere mad i de vågne timer.

Det er et faktum, at flere og flere måltider spises uden for hjemmet og en stor del af måltiderne spises på arbejdspladsen. I forbindelse med denne udvikling har kantinerne og leverandørerne til disse ud fra nogle sundhedsmæssige og ernæringsmæssige perspektiver påtaget sig et stort ansvar i at være drivkraften i at lave korrekt sammensatte og sunde alternative måltider.

Kantinemaden er også et aktiv til brug for at tiltrække og fastholde den kvalificerede og i øvrigt stærkt belastede arbejdsstyrke, der er i Danmark. Det er vigtigt for virksomhederne at kunne tilbyde arbejdskraften en mulighed for et sundt og nærende måltid midt på dagen.

Danmark er som følge af de nævnte tiltag begyndt at bryde med det handle-mønster, der har været tidligere med enten ikke at få frokost i forbindelse med arbejdet eller at hente et wienerbrød i den nærliggende bagerbutik.

Med denne lovmæssige ændring er der stor risiko og sandsynlighed for, at den gode udvikling vil stoppe. Det, at medarbejderne nu bliver pålagt en ekstra udgift i forbindelse med et måltid fra kantinen, medfører, at efterspørgslen bliver mindre. Dermed er man tilbage i de gamle mønstre, der hverken er til fordel for sundhedstilstanden, fedmedebatten eller andet i Danmark.

Forslaget hænger heller ikke sammen med de øvrige initiativer, der er i Danmark om at fastholde og motivere arbejdskraften samt øge dennes sundhedsmæssige tilstand.

Såfremt et forslag som det fremkomne gennemføres, vil konsekvensen være, at kantineordninger enten ophører eller at prisen på det leverede produkt bliver presset sådan i pris, at det forringer kvaliteten.

En yderligere konsekvens er den skævvridning, som opstår. Det er de mindre virksomheder, der belastes mest. Større virksomheder ville eventuelt kunne opnå stordriftsfordele og lignende, hvorimod de mindre virksomheder vil være dem, der bliver hårdest belastet. Dette er særligt betænkeligt, når man ved, at det netop er i dette segment, at innovationen og fornyelsen sker.

Såfremt der måtte være eventuelle spørgsmål eller bemærkninger, er I velkomne til at rette henvendelse til os.

Med venlig hilsen



Lone Njør-Hulth
adm. direktør

SCANNET
Service Center

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

Dato: 13. september 2007

INDGÅET
17 SEP. 2007
Afgift

Høringssvar vedr Forslag til Lov 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)

HTS takker for at kunne kommentere ovennævnte høring.

HTS har kun deciderede kommentarer til forslaget for så vidt angår indførelsen af "normalmoms" mellem interesseforbundne parter.

HTS vil gerne kvittere for, at delregistrerede virksomheder kan afregne moms som andre virksomheder med lignende omsætning, og ikke skal gøre det hver måned. Det vil medføre en betydelig administrativ lettelse for disse virksomheder.

Interesseforbundne parter og normalværdi

Udover kantinedrift vil det også ramme en række andre medarbejdergoder (udlejning af sommerhuse, betalte fester og underholdning etc.).

HTS vil foreslå, at der ikke indføres et normalværdibegreb, når det gælder interesseforbundne parter.

For det første er det ikke et krav, at man ændrer den danske momslovgivning. Det er kun en mulighed, som 6. momsdirektiv nu giver adgang til. Så det er efter HTS' opfattelse ikke i overensstemmelse med skattestoppet at sende en regning på 200 mio. kr. til erhvervslivet, når det ikke er tvunget via EU-lovgivning.

For det andet er der ikke tale om noget momshul, momssvig eller - unddragelse. Virksomhederne tjener ikke penge på, at prisen på f.eks. mad til personalet er lav. Der er faktisk tale om en udgift. Samtidig er det ikke sikkert, at medarbejderne alternativt vil vælge at købe den pågældende frokost hos eksterne leverandører eller butikker uden for virksomheden, hvis der ikke var frokost- og kantinedrift i virksomheden.

For det tredje vil der blive tale om voldsomme byrder, hvis hver virksomhed med kantinedrift og frokostordninger skal beregne en fiktiv pris på, hvad det koster at

HTS
Handel, Transport & Service
Sundkrogskaj 20
Postboks 2698
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

Afgift	07-211-1
Akt nr	175

servere kantine mad. Der vil blive tale om vilkårlige skøn, som retssikkerhedsmæssigt er stærkt betænkeligt. Samtidig vil f.eks. en ændret frokstsammensætning betyde, at den sammenlignelige fiktive pris på et alternativt marked skal vurderes på ny. HTS skønner, at disse administrative byrder årligt vil løbe på i mindst 10-20 mio. kr. De administrative byrder vil tilmed opfattes tungere, da det i den grad er eksempler på nye irritationsbyrder. Det er i øvrigt kritisabelt, at de administrative konsekvenser ikke er vurderet i det lovforslag, som er sendt i høring. HTS anbefaler, at der i et evt. fremlagt lovforslag i Folketinget er sket en kvantitativ vurdering af de administrative byrder.

Endelig vil konsekvensen være, at færre virksomheder tilbyder frokostordninger og kantinedrift til medarbejderne - især mindre og mellemstore virksomheder, hvor dette forslag kan være udslagsgivende for, at der ikke tilbydes disse ydelser. Det vil gå ud over mange kantinevirksomheder og forringe arbejdsmiljøet i virksomhederne. Det er i øvrigt et paradoks, at regeringen på den ene side ønsker at styrke balancen mellem familie- og arbejdsliv, herunder at nedbringe stress hos bl.a. børnefamilier og samtidig fremsætter et forslag, som kan medføre øgede belastninger i familielivet som følge af afskaffelsen af frokost- og kantineordninger. Samtidig vil det forringe mulighederne for at forbedre folkesundheden og nedsætte sygefraværet via en ernæringsrigtig og sund kost.

Således viser erfaringer fra Sverige, da den svenske regering indførte en lignende lovgivning, at omsætningen hos leverandører i Sverige, som også har lignende leverancer i Danmark, faldt med omkring 30 procent. HTS frygter, at det samme vil ske i Danmark, hvis der indføres "normalmoms" mellem interesseforbundne parter.

Med venlig hilsen



Henrik Friis

Til Skatteministeriet

Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Venlig hilsen

John Roy Vesterholm
Fuldmægtig, cand. jur.

Direkte +45 32 66 92 16
E-mail jorv@fs.dk

Forbrugerstyrelsen
Forbrugerpolitisk Enhed
Amagerfælledvej 56
2300 København S.

www.forbrug.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Lone Lau-Jensen [mailto:llj@skm.dk]

Sendt: 24. august 2007 14:06

Til: adf@adf.dk; samfund@advocom.dk; ae@aeraadet.dk; bjarne@alpha.dk; cbp@aopa.dk;
Amtsrådsforeningen; management@cimber.dk; dts@d-t-d.dk; da@da.dk;
danskeherv@dankeherv.dk; Dansk Landbrug (dl); rene@dat.dk; dhs@dhs.dk; di@di.dk;
post@dommerforening.dk; Dansk Transport og Logistik (dtl); eogs@eogs.dk;
kontakt@erhvervsflyvning.dk; ptb@esbkomm.dk; Forbrugerrådet 1; fdr@fdr.dk; fm@fm.dk;
fmn@fmn.dk; frr@frr.dk; 1-FS Forbrugerstyrelsens Officielle Postkasse; fsr@fsr.dk;
Horesta@horesta.dk; hts@hts.dk; HTS Interesseorganisation; hvr@hvr.dk; jm@jm.dk; kda@kda.dk;
kl@kl.dk; ks@ks.dk; landbrugsraad@landbrugsraad.dk; mhs@mhs.dk; Økonomi- og
Erhvervsministeriet; lr@opmas.dk; Gullach.Tousgaard@sas.dk; Margrethe.Noergaard@skat.dk;
poju@skat.dk; sekretariat@skatteborgerne.dk; dcaa@slv.dk; tina.tvede@sunair.dk; jk@toender.dk;
trm@trm.dk

Emne: Lovforslag i høring

Se venligst vedlagte

Med venlig hilsen
Lone Lau-Jensen

Lone Lau-Jensen
Skatteministeriets Departement
Afgiftsområdet
Tlf.: 33 92 48 37

Officielle mails bedes sendes til områdets mailadresse:
pafgt@skm.dk

Afgift 07-211-1

Akt nr

33



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 12. september 2007
J.NR.: 04-014102-07-1714
REF.: rmm-hfc

pafgft@skm.dk

Høring over udkast til forslag til lov 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)

Ved e-mail af 24. august 2007 har Skatteministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Udkastet har været behandlet i Advokatrådets Lovudvalg. Advokatrådet har følgende bemærkninger:

1. Kaldenavn for direktiv 2006/112/EF

Udkastet indeholder flere henvisninger til det nye momsdirektiv, direktiv 2006/112/EF af 28. november 2006, om det fælles merværdiafgiftssystem. I de almindelige bemærkninger i udkastet, punkt 2A, første afsnit, anføres, at det pågældende direktiv i udkastet kaldes "momsdirektivet".

Det er muligt, at betegnelsen "momsdirektivet" for det pågældende direktiv er hensigtsmæssig, men Advokatrådet henleder ministeriets opmærksomhed på, at det under møder i kontaktudvalget vedrørende moms i SKAT Hovedcentret er blevet nævnt, at det pågældende direktiv hos SKAT almindeligvis betegnes som "momssystemdirektivet".

Det vil være hensigtsmæssigt, om man fra myndighedernes side betegner det pågældende direktiv ensartet i alle offentlige dokumenter.

2. "Leverance"/"Levering"

Mange steder i udkastet, herunder i forslagetets overskrift, anvendes ordet "levering". Af forslagetets overskrift fremgår således, at det bl.a. omfatter "ændrede momsregler for levering af og til fly", og af de almindelige bemærkninger punkt 1A fremgår, at

lovforslaget bl.a. består af en "tilpasning af momslovens regler for leveringer af og til fly til EU's regler herfor".

Så vidt Advokatrådet læser og forstår momsloven, anvendes i loven en hensigtsmæssig terminologi, hvor ordet leverancer anvendes i én sammenhæng og ordet levering anvendes i en anden sammenhæng. Advokatrådet forstår denne sammenhæng således:

Ordet levering anvendes, når ordet dækker et begreb.

Ordet leverance anvendes, når ordet dækker en konkret transaktion.

Momslovens § 9, der indeholder både ordet "leverancer" og ordet "levering", kan angives som eksempel på Advokatrådets forståelse af lovens anvendelse af ordene. Momslovens § 9 har følgende ordlyd:

"Leverancer mellem institutioner inden for samme ministerområde og leverancer mellem regionale og kommunale institutioner under samme region eller kommune betragtes ikke som en afgiftspligtig levering, når de pågældende institutioner er afgiftspligtige efter § 3 stk. 2, nr. 3."

Advokatrådet henstiller, at denne eksisterende terminologi og begrebsanvendelse fastholdes i momsloven, uanset at Advokatrådet er bekendt med, at EU's momsdirrektiver i enkelte tilfælde anvender ordet levering, som dækkende begge ovennævnte sammenhænge. Imidlertid anvender EU's momsdirrektiver meget hyppigt ordet transaktion, hvor den danske momslov anvender ordet leverance.

I overskriften til udkastet anvendes ordet "levering" ikke som begreb, men som henvisning til konkrete transaktioner. Advokatrådet henstiller derfor, at ordet "levering" i dette tilfælde og i andre tilsvarende tilfælde i udkastet erstattes af ordet "leverance" eller "leverancer". I overensstemmelse hermed vil forslagets overskrift blive følgende:

"Ændrede momsregler for leverancer af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer"

Et andet eksempel på tekst i udkastet, der bør tilrettes, er punkt 1A i de almindelige bemærkninger. Det vil skulle ændres til følgende:

"Tilpasning af momslovens regler for leverancer af og til fly til EU's regler herfor"

Endvidere er formuleringen i den eksisterende § 34 i momsloven illustrativ for anvendelsen af terminologien. § 34, stk. 1, nr. 1, har således følgende ordlyd (med Advokatrådets understregninger):



"Følgende leverancer af varer og ydelser er fritaget for afgift:

1. Levering af varer, der af virksomheden eller af erhververen eller for disses regning forsendes eller transporteres til et andet EU-land, når erhververen er registreret for merværdiafgift i et andet EU-land."

3. Formulering af ny § 28, stk. 3

Udkastets nr. 3 (den ny affattelse af § 28, stk. 2, som bliver § 28, stk. 3) er vanskelig at læse. Advokatrådet foreslår, at formuleringen af bestemmelsen ændres således som anført nedenfor, idet det er rådets opfattelse, at der ikke herved ændres ved betydningen af og meningen med den bestemmelse, der foreslås i udkastet. Den ny affattelse af § 28, stk. 2, (som bliver § 28, stk. 3) foreslås formuleret således:

"For varer og ydelser, der helt eller delvist leveres mod anden betaling end penge (byttehandel), er afgiftsgrundlaget normalværdien. Normalværdien er hele det beløb, som en aftager i samme omsætningsled som det, hvori leverancen af varer og ydelser finder sted, under frie konkurrencevilkår skulle have betalt på dette tidspunkt for de pågældende varer eller ydelser til en selvstændig leverandør her i landet. Hvis der ikke kan findes en sammenlignelig leverance, er afgiftsgrundlaget indkøbsprisen eller fremstillingsprisen, jf. stk. 1, med tillæg af den avance, der i almindelighed indgår ved levering af varer og ydelser ved den pågældende art. Kan begge parter fuldt ud fradrage afgiften af det modtagne, kan afgiften beregnes af forskelsbeløbet".

Ved formuleringen af forslaget har Advokatrådet - som Skatteministeriet - tilstræbt formuleringsmæssigt at lægge sig så tæt op ad ordlyden i momssystemdirektivets artikel 72 som muligt.

4. Interesseforbundne parter

Til forslagets bestemmelser om leverancer mellem interesseforbundne parter, bemærker Advokatrådet, at forslagets nr. 5 (§ 29, stk. 3) fastlægger, at der anses at være et interessefællesskab mellem en leverandør og en modtager i fire tilfælde. De pågældende fire tilfælde svarer nøje til angivelsen af interessefællesskabstilfælde i momssystemdirektivets artikel 80.

Angivelsen af interessefællesskabstilfælde i momssystemdirektivets artikel 80 er meget bred og Advokatrådet bemærker, at momssystemdirektivets bestemmelse er formuleret på en sådan måde, at der ikke nødvendigvis i medlemsstaterne skal indføres bestemmelser, hvorefter der i enhver af de situationer, som anføres i direktivet, skal anses at foreligge et interessefællesskabstilfælde. Direktivbestemmelsen er således ganske bred og upræcis, for at der skabes mulighed for, at medlemsstaterne selv kan fastlægge nærmere præciserende bestemmelser.

Advokatrådet henstiller til, at interessefællesskabstilfældene i den danske momslov præciseres i forhold til, hvad der fremgår af det foreliggende udkast. Især afgræns-



ningen af, hvornår der er en nær forbindelse "gennem familie eller andre nære personlige bindinger" bør præciseres gennem en positiv eller negativ afgrænsning af personkredsen.

Advokatrådet forudser, at en manglende nærmere afgrænsning vil give anledning til et stort antal tvivlsspørgsmål og sager, og en nærmere afgrænsning er ønskværdig ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt.

5. Formuleringer i § 29, stk. 1, og § 29, stk. 2

I overensstemmelse med bemærkningerne ovenfor under punkt 2 henstiller Advokatrådet, at ordlyden af forslagets § 29, stk. 1 ændres således, at ordet "levering" erstattes af ordet "leverance". Endvidere henstiller Advokatrådet, at ordet "sådan" i første linje i § 29, stk. 2, slettes, og at ordet "specificeret" i samme linje erstattes af ordet "omhandlet".

6. "Flymoms"

Til lovforslagets indhold og bemærkninger om "flymoms" bemærker Advokatrådet følgende:

I forslaget § 34, stk. 1, nr. 10, foreslås ordet "hovedsageligt" anvendt til afgrænsning af, hvornår omfanget af flyvning i udenrigstrafik er så stort, at der er momsfrihed. Dette ord anvendes i momssystemdirektivets artikel 148, litra e, hvorfor det for en umiddelbar betragtning kan forekomme naturligt at anvende.

Imidlertid følger det af den almindelige sproglige forståelse af ordet "hovedsageligt", at der angives, at der skal være tale om en del, som er større end den anden del. Dvs., at mere end 50% af den samlede trafik skal være udenrigstrafik, for at man kan sige, at der hovedsageligt flyves i udenrigstrafik.

Det følger dog af Vestre Landsrets dom af 9. november 2005 (Cimber Air mod Skatteministeriet), at mere end 50% udenrigstrafik ikke er tilstrækkeligt til at anvende 6. momsdirektivs fritagelsesbestemmelse. Dette bygger Vestre Landsret på EF-Domstolens dom af 16. september 2004 (Cimber Air), hvor EF-Domstolen sammenholder, hvilke ord der anvendes som pendant til "hovedsageligt" i en række andre sprogversioner af direktivet.

Da der f.eks. i den franske og den italienske sprogversion anvendes ord, som betegner en andel, der er større end en andel, der kan betegnes som "hovedsageligt" (essentiellement), anfører EF-Domstolen i præmis 38, at når der anvendes ord som "hovedsageligt" omhandler fritagelsen luftfartselskaber, hvis udenrigstrafik blot har en vis overvægt i forhold til anden trafik end udenrigstrafik, mens udenrigstrafikken ifølge f.eks. den franske og italienske sprogversion, skal være så godt som den eneste virksomhed for disse selskaber.



Herefter udtaler EF-Domstolen i præmis 39, at 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.

I Vestre Landsrets dom fastlægges ikke en konkret grænse, men det kan konstateres, at Vestre Landsret i dommen talmæssigt lægger sig ved 2/3. Advokatrådet konstaterer, at Skatteministeriet i de almindelige bemærkninger i lovforslaget til nr. 10 anfører, at når udenrigstrafik udgør mere end 2/3 af den samlede trafik, vil et selskab blive betegnet, som "udenrigsflyselskab".

Advokatrådet ser det ikke som sin opgave at komme med forslag til, hvor den omhandlede grænse skal lægges. Imidlertid finder Advokatrådet det nærmere i overensstemmelse med EF-Domstolens dom, hvis den danske momslov ordmæssigt lægger sig op ad EF-Domstolens dom, som giver udtryk for forståelsen ved at sammenholde alle sprogversioner af den relevante bestemmelse i 6. momsdirektiv. Herved skabes større klarhed end ved at anvende det ord (hovedsageligt), der findes i den danske version af 6. momsdirektiv.

På dette grundlag foreslår Advokatrådet, at forslaget § 34, stk. 1, nr. 10, formuleres således:

"Salg, ombygning, reparation, vedligeholdelse, befragtning og udlejning af fly, som anvendes af luftfartsselskaber, der mod betaling flyver anden trafik end udenrigstrafik i mærkbart mindre omfang end udenrigstrafik, samt levering, udlejning, reparation og vedligeholdelse af disse flys faste udstyr."

Advokatrådet har selvsagt ikke nogen bemærkninger til, hvis ministeriet i bemærkningerne til bestemmelsen anfører, at man anser mærkbart mindre omfang for at være mindre end 1/3.

Ved at følge Advokatrådets anbefalinger til formulering af bestemmelsen, undgås misforståelser i forhold til den almindelige sproglige forståelse af ordet "hovedsageligt", og Advokatrådets forslag vil således kunne anbefales ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning.

I de almindelige bemærkninger til lovforslaget, er ministeriet da også selv blevet forledt til at foretage en upræcis beskrivelse af konsekvenserne af EF-Domstolens dom pga. ministeriets anvendelse af ordet "hovedsageligt". I de almindelige bemærkninger om "flymoms" anfører ministeriet således følgende:

"For det første betyder dommen, at momsloven skal tilpasses direktivet således, at flyselskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigsfart, kan få momsfri leveringer af og til deres indenrigsfly i samme omfang, som de får til deres udenrigsfly. Tilsvarende betyder dommen, at de selskaber, der hovedsageligt flyver i indenrigstrafik, ikke længere skal kunne få momsfri leveringer af og til deres fly."



Hvis ministeriets forståelse af ordet hovedsageligt lægges til grund, må hovedsageligt skulle betyde mere end 2/3. Det er dog ikke kun de selskaber, hvis indenrigstrafik udgør mere end 2/3 af den samlede flyvning, som ikke længere skal kunne få momsfri leverancer. Dommen betyder således ikke, at det kun er de selskaber, der hovedsageligt flyver indenrigstrafik, der ikke længere skal kunne få momsfri leveringer af og til deres fly - dommen betyder, at det er ethvert selskab, der ikke hovedsageligt flyver i udenrigstrafik, der ikke længere skal kunne få momsfri leverancer.

Ved anvendelse af ordene i EF Domstolens dom "mærkbart mindre omfang" i stedet for ordet hovedsageligt opstår langt større klarhed om, hvor man må forvente, at grænsen ligger og fejlagtige tilkendegivelser - som f.eks. ministeriets ovenfor citerede tilkendegivelse - bør kunne undgås.

Advokatrådet foreslår et par mindre sproglige tilpasninger i det tredje sidste afsnit, under de almindelige bemærkninger om "flymoms". Det foreslås, at ordene "et økonomisk tab" ændres til "en økonomisk belastning" og at ordet "en omkostning" ændres til ordene "en økonomisk belastning".

7. Omvendt betalingspligt

Advokatrådet er generelt positivt indstillet over for forslagens udvidelse af brugen af omvendt betalingspligt. Der er flere fordele forbundet med udvidelsen af den omvendte betalingspligt i de tilfælde, som forslaget omhandler, bl.a. er der tale om en administrativ forenkling for de udenlandske virksomheder, og det styrker de danske virksomheders retssikkerhed, at virksomhederne i stort omfang får ansvar for momsbetalingen og derved undgår sager, hvor der kan rejses tvivl om momsbetalingen.

Af forslaget fremgår, at den omvendte betalingspligt i momslovens § 46, stk. 1, nr. 2 og 3 også kommer til at gælde salg til danske virksomheder, der ikke er momsregistrerede (driver momsfri virksomhed). Således bliver alle afgiftspligtige personer omfattet af den omvendte betalingspligt.

Der opstår herved for ydelser i større omfang parallelitet med reglerne om betaling af moms ved erhvervelse af varer fra andre EU lande. Det følger således af momslovens § 11, stk. 1, nr. 1, at i ethvert tilfælde, hvor erhververen er en afgiftspligtig person, betales der moms ved erhvervelse mod vederlag af varer fra andre EU-lande. Bortset fra brugte varer.

Imidlertid gør Advokatrådet opmærksom på, at der ikke er parallelitet mellem bestemmelsen i momslovens § 11, stk. 1, nr. 1, (varer ind i Danmark) og bestemmelsen i momslovens § 34, stk. 1, nr. 1 om den "omvendte transaktion" (varer ud af Danmark).

§ 11, stk. 1, nr. 1 omhandler EU-varehandel ind i Danmark, og § 34, stk. 1, nr. 1, omhandler EU-handel ud af Danmark. Betingelserne for de pågældende transaktioner bør være ensartede.



Det er de imidlertid ikke efter den danske momslov. I § 11, stk. 1, nr. 1 er det således en betingelse, at erhververen er en afgiftspligtig person, mens det § 34, stk. 1, nr. 1, er en betingelse at erhververen er registreret for merværdiafgift i et andet EU land.

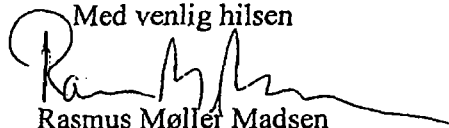
Bestemmelsen i den danske momslovs § 34, stk. 1, nr. 1, har sin baggrund i momssystemdirektivets artikel 138, stk. 1, der har følgende ordlyd:

"Medlemsstaterne fritager levering af varer, der af sælgeren af erhververen eller for disses regning forsendes eller transporteres til steder uden for medlemsstaternes respektive område, men inden for fællesskabet til en anden afgiftspligtig person eller en ikke afgiftspligtig juridisk person, som handler i denne egenskab i en anden medlemsstat end den, hvor forsendelsen eller transporten af varerne påbegyndes."

Som det fremgår af artikel 138, gælder fritagelsen for levering af varer bl.a. til en anden afgiftspligtig person. Fritagelsen i momslovens § 34, stk. 1, gælder kun levering af varer til en momsregistreret erhverver (altså ikke til enhver afgiftspligtig person).

På grundlag af direktivbestemmelsen og som følge af hensynet til parallelitet mellem momslovens § 11, stk. 1, nr. 1, og § 34, stk. 1, nr. 1, henstiller Advokatrådet, at ordlyden af bestemmelsen i § 34, stk. 1, nr. 1, ændres således, at betingelsen svarer til betingelserne i momssystemdirektivets artikel 138 og til betingelserne i momslovens § 11, stk. 1, nr. 1.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen



Skatteministeriet
Departementet
Lone Lau – Jensen
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Odense den 12. september 2007
H 4193 - 07
0059 - TK

Høring: Udkast til forslag til 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)

Lovudvalget i Foreningen Danske Revisorer har ikke bemærkninger til ovenstående.

Med venlig hilsen
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen
direktør

2007/9

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

14. september 2007

KML/CHS

Forslag til 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)

Skatteministeriet har anmodet Dansk Erhverv om en udtalelse om udkast til forslag til ændring af momsloven.

Generelle bemærkninger

Lovforslaget samler en række forskellige ændringer i momsloven. Dansk Erhverv bifalder visse ændringer, men er kritisk overfor forslaget vedrørende levering mellem interesseforbundne parter.

Specifikke bemærkninger

Dansk Erhverv har følgende specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte elementer:

Ad A - Flymoms

Dansk Erhverv har ingen kommentarer.

Ad B - Interesseforbundne parter og normalværdi

Vedr. §1, punkt 5. Det foreslås, at der i henhold til Rådets direktiv 69/2006/EF indføres en regel i momsloven om, at afgiftsgrundlaget – det vil sige det beløb momsen beregnes af – ved leverancer mellem interesseforbundne parter er leverancens normalværdi, hvis den faktiske salgspris er fastsat kunstigt lavt, og modtageren ikke har fuld fradragsret for momsen.

Baggrunden for forslaget er angiveligt, at regeringen ønsker at dæmme op for momsspekulation, især i forbindelse med kantinesalg, hvor arbejdsgiver tilbyder mad til medarbejderne til nedsat pris. Påstanden er, at momsen på salget ikke står mål med den moms, der fratrækkes i forbindelse med indkøb og tilberedning af maden. Dansk Erhverv vil med henvisning til Landsskatterettens kendelse i den såkaldte "Kantinemomssag" fra 1999 erindre om, at virksomhederne fuldt lovligt kan svare moms af den realiserede salgspris. Typisk matcher råvarekøb og salgspriser, og der er således ingen merværdi, der unddrages beskatning.

Det er således tvivlsomt, om direktivet i det hele taget indeholder hjemmel til at afgiftsbelægge en "normalværdi" på kantinevarer, idet præambelen til direktivet lyder: "For at forebygge momssvig eller momsunddragelse...". Der er hverken tale om momssvig eller momsunddragelse i de situationer, hvor en personalekantine afregner moms af salgspriserne for leveringerne og fratrækker moms af råvarekøbene.

Ændringen i momslovens § 29 rammer imidlertid langt bredere end kantinesalg, eftersom alle typer salg til medarbejderne i princippet er omfattet af reglerne. Det hører nærmere til reglen end til undtagelsen, at virksomheder tilbyder medarbejdere en rabat på køb af egne varer. Det ses i f.eks. detailhandelen, telekommunikationsindustrien, rejsebranchen og engroshandelen. Salg til nedsat pris er formentlig en af de mest udbredte former for personalegode. Denne form for personalegode har været praksis mange år tilbage. Godet har ikke baggrund i skattemæssig spekulation, men derimod i almindelig medarbejderpleje og ikke mindst i ønsket om rekruttering og fastholdelse af medarbejdere.

Den ekstra momsregning, som forslaget lægger op til, skal fordeles mellem arbejdsgiver og medarbejdere. Konsekvensen af en højere pris vil alt andet lige være en reduceret efterspørgsel. I tilfældet med kantinemad kunne det f.eks. dreje sig om efterspørgsel efter billigere kantinemad, med mindre grønt og ringere fødevarer til følge. Det vil sætte en bremse for mange års bestræbelser fra såvel samfundsmæssig som arbejdsgivermæssig side om sundere kostvaner hos befolkningen i almindelighed.

Reglerne vil efter Dansk Erhvervs vurdering samtidig indebære en helt urimelig og uacceptabel administrativ byrde for virksomhederne, i det omfang de fremover tvinges til at dokumentere, hvad "normalværdien" af en vare er, dvs. hvad den ville koste på det fri marked. I dag kan virksomheden på enkel vis afregne moms på baggrund af betalingerne fra medarbejderne og udgifter til eventuel tilberedning. Det vil ikke være tilstrækkeligt fremover. Der mangler en konkret stillingtagen til, hvorledes og ikke mindst hvor ofte denne normalværdi skal gøres op. Et eksempel kunne være salg af et gode til en medarbejder, hvor prisen på varen er svingende. I et sådant tilfælde findes der ingen normalværdi.

Konsekvensen af lovforslaget vil tillige være, at virksomhedernes mulighed for at tilgodese egne medarbejdere forringes betydeligt. Det administrative besvær vil reducere udbuddet af ordninger fra arbejdsgiver side, samtidig med at de dyrere varer vil gøre det mindre attraktivt for medarbejderen at købe virksomhedens egne varer.

De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet er på den baggrund undervurderet. I forbindelse med "Kantinemomssagen" fra 1999 blev statens estimerede provenutab fastslået til ca. 350 mio. kr. årligt alene på kantinedriften, dvs. betydeligt over de estimerede 200 mio. kr. Dertil kommer konsekvenserne vedrørende handel med øvrige varer til nedsat pris.

De administrative byrder som følge af forslaget er endnu ikke kortlagt, men det anseelige omfang de vurderes at andrage, strider direkte imod regeringens vigtige intention om at nedbringe erhvervslivets administrative byrder med 25 pct. inden 2010.

Ad C - Omvendt betalingspligt

Det foreslås, at brugen af omvendt betalingspligt udvides således, at den omvendte betalingspligt bliver hovedreglen, når det gælder momspligtigt salg af ydelser til virksomheder her i landet fra virksomheder etableret i udlandet.

Dansk Erhverv støtter forslaget, som dog må formodes at medføre en administrativ byrde for de virksomheder hvis samlede indkøb af varer fra virksomheder i andre EU-lande hidtil ikke har oversteg 80.000 kr. årligt.

Ad D- Andre ændringer

Det foreslås, at værdigrænsen for investeringsgoder, herunder årlige reparations- og vedligeholdelser af fast ejendom, forhøjes fra 75.000 kr. til 100.000 kr. Forslaget vil give virksomhederne en administrativ besparelse, da de undgår nogle opgørelser af momsreguleringsforpligtelser.

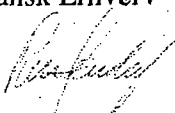
Det foreslås desuden at ændre afregningsperioden for delregistrerede virksomheder, der fører separat regnskab. Forslaget vil betyde, at virksomhederne kan bruge halvårsafregning, hvis den samlede omsætning i virksomhederne er under 1 mio. kr. og kvartalsafregning, hvis den samlede omsætning er mellem 1 og 15 mio. kr. årligt.

Der foreslås indsat en ny bestemmelse i momslovens § 28, stk. 2, som handler om afgiftsgrundlaget ved overførsel af varer til et andet EU-land. Det fremgår, at indkøbsprisen/fremstillingsprisen skal anvendes som afgiftsgrundlag ved overførsel af varer til et andet EU-land.

Dansk Erhverv skal bede Skatteministeriet om at bekræfte, at ændringen ikke har nogen påvirkning for den danske eksportmomsordning.

Eksportdelregistreringsordningen medvirker til at støtte eksporterhvervene gennem at friholde danske eksportvirksomheder for en likviditetsbelastning på grund af momsen. Det skal præciseres, at ændringen ikke får betydning for det hidtidige afgiftsgrundlag, der anvendes i forbindelse med momspligtige salg under den såkaldte eksportdelregistreringsordning. Det samme gælder kostprisen for eksportdelregistreringen, som fortsat skal være den pris, der faktureres til eksportdelregistreringen. Denne pris vil dermed være afgiftsgrundlaget ved en eventuel overførsel til oplagring i et andet EU-land.

Med venlig hilsen
Dansk Erhverv


Kim Munch Lendal
Direktør


Christian Sestoft
Chefkonsulent

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Lone Lau-Jensen

Pr. e-mail: llj@skm.dk

14. september 2007

Forslag til 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)

FRR takker for muligheden for at kommentere udkast til forslag til ændring af momsloven.

Vi har følgende specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte elementer:

Interesseforbundne parter og normalværdi

Det foreslås, at der i henhold til Rådets direktiv 69/2006/EF indføres en regel i momsloven om, at afgiftsgrundlaget ved leverancer mellem interesseforbundne parter er leverancens normalværdi, hvis den faktiske salgspris er fastsat kunstigt lavt, og modtageren ikke har fuld fradragsret for momsen.

Baggrunden for forslaget er angiveligt, at regeringen ønsker at dæmme op for momsspekulation, især i forbindelse med kantinesalg, hvor arbejdsgiver tilbyder mad til medarbejderne til nedsat pris. Påstanden er, at momsen på salget ikke står mål med den moms, der fratrækkes i forbindelse med indkøb og tilberedning af maden.

FRR vil med henvisning til Landsskatterettens kendelse i den såkaldte "Kantinemomssag" fra 1999 erindre om, at virksomhederne fuldt lovligt kan svare moms af den realiserede salgspris. Typisk matcher råvarekøb og salgspriser, og der er således ingen merværdi, der undrages beskatning.

FRR finder det tvivlsomt, om direktivet i det hele taget indeholder hjemmel til at afgiftsbelægge en "normalværdi" på kantinevarer, idet præambelen til direktivet lyder: "For at forebygge momssvig eller momsunddragelse...". Der er ikke tale om

allt 155

momssvig og næppe heller momsunddragelse i de situationer, hvor en personalekantine afregner moms af salgspriserne for leveringerne og fratrækker moms af råvarekøbene.

Ændringen i momslovens § 29 rammer endvidere langt bredere end kantinesalg, idet alle typer salg til medarbejderne i princippet er omfattet af reglerne. Det hører nærmere til reglen end til undtagelsen, at virksomheder tilbyder medarbejdere rabat på køb af egne varer. Vi ser det f.eks. i detailhandelen, telekommunikationsindustrien, rejsebranchen og engroshandelen.

Salg til nedsat pris er formentlig en af de mest udbredte former for personalegode. Denne form for personalegode har været praksis mange år tilbage. Godet har ikke baggrund i skattemæssig spekulation, men derimod i almindelig medarbejderpleje og ikke mindst i ønsket om rekruttering og fastholdelse af medarbejdere.

Den ekstra momsregning, som forslaget lægger op til, skal fordeles mellem arbejdsgiver og medarbejdere. Konsekvensen af en højere pris vil alt andet lige være en reduceret efterspørgsel.

Reglerne vil efter FRR's vurdering indebære en urimelig og uacceptabel administrativ byrde for virksomhederne, hvis de fremover tvinges til at dokumentere, hvad "normalværdien" af en vare er, dvs. hvad den ville koste på det frie marked. I dag kan virksomheden på enkel vis afregne moms på baggrund af betalingerne fra medarbejderne og udgifter til eventuel tilberedning. Det vil ikke være tilstrækkeligt fremover. Der mangler en konkret stillingtagen til, hvorledes og ikke mindst hvor ofte denne normalværdi skal gøres op. Et eksempel kunne være salg af et gode til en medarbejder, hvor prisen på varen er svingende. I et sådant tilfælde findes der ingen normalværdi.

Konsekvensen af lovforslaget vil tillige være, at virksomhedernes mulighed for at tilgodese egne medarbejdere forringes betydeligt. Det administrative besvær vil reducere udbuddet af ordninger fra arbejdsgivers side, samtidig med at de dyre varer vil gøre det mindre attraktivt for medarbejderen at købe virksomhedens egne varer.

De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet er på den baggrund undervurderet. I forbindelse med "Kantinemomssagen" fra 1999 blev statens estimerede provenutab fastslået til ca. 350 mio. kr. årligt alene på kantinedriften, dvs. betydeligt over de estimerede 200 mio. kr. Dertil kommer konsekvenserne vedrørende handel med øvrige varer til nedsat pris.

De administrative byrder som følge af forslaget er endnu ikke kortlagt, men det anseelige omfang, de vurderes at andrage, strider direkte imod regeringens vig-

tige intention om at nedbringe erhvervslivets administrative byrder med 25 pct. inden 2010.

Omvendt betalingspligt

Det foreslås, at brugen af omvendt betalingspligt udvides således, at den omvendte betalingspligt bliver hovedreglen, når det gælder momspligtigt salg af ydelser til virksomheder her i landet fra virksomheder etableret i udlandet.

FRR støtter forslaget, som dog må formodes at medføre en administrativ byrde for de virksomheder, hvis samlede indkøb varer fra virksomheder i andre EU-lande hidtil ikke har oversteget 80.000 kr. årligt.

Andre ændringer

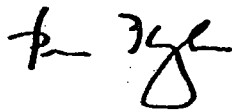
Det foreslås, at værdigrænsen for investeringsgoder, herunder årlige reparationer og vedligeholdelser af fast ejendom, forhøjes fra 75.000 kr. til 100.000 kr. Forslaget vil give virksomhederne en administrativ besparelse, da de undgår nogle opgørelser af momsreguleringsforpligtelser.

Det foreslås desuden at ændre afregningsperioden for delregistrerede virksomheder, der fører separat regnskab. Forslaget vil betyde, at virksomhederne kan bruge halvårsafregning, hvis den samlede omsætning i virksomhederne er under 1 mio. kr., og kvartalsafregning, hvis den samlede omsætning er mellem 1 og 15 mio. kr. årligt.

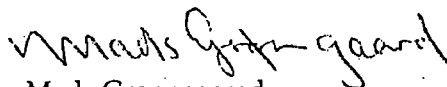
Herudover foreslås, at det direkte fastsættes i momsloven, at afgiftsgrundlaget er købs- eller fremstillingsprisen, når en afgiftspligtig person overfører en vare til et andet EU-land til brug for dennes virksomhed i det andet EU-land.

FRR vurderer, at disse forslag samlet set sikrer administrative lettelser for virksomhederne.

Med venlig hilsen



Per Krogh
formand for FRR's Skatteudvalg



Mads Grønnegaard
skattekonsulent, cand.jur.

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

SCANNET
Service Center



INDGÅET

17 SEP. 2007

Afgift

14. september 2007

Ref.: IMLA

Høringsvar vedrørende udkast til lov om ændring af momsloven

Tak for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til lov om ændring af momsloven.

Den foreslåede ændring af momsloven falder i 4 hovedgrupper. Novo Nordisk A/S har bemærkninger til en af de foreslåede ændringer.

Overførsel af egne varer

Der foreslås indsat en ny bestemmelse i momslovens § 28, stk. 2, som handler om afgiftsgrundlaget ved overførsel af varer til et andet EU-land. Det fremgår, at fremstillingsprisen skal anvendes som afgiftsgrundlag ved overførsel af varer til et andet EU-land.

I bemærkningerne er det anført, at den foreslåede ændring skønnes at ville have lille konkret betydning.

Novo Nordisk A/S anmoder om, at det præciseres, at ændringen ikke har nogen indflydelse på det afgiftsgrundlag, der anvendes i forbindelse med momspligtige salg under den såkaldte eksportdelregistreringsordning. Eksportdelregistreringsordningen medvirker til at støtte eksporterhvervene gennem at friholde danske eksportvirksomheder for en likviditetsbelastning på grund af momsen. Novo Nordisk A/S opfatter den foreslåede regel således, at kostprisen for eksportdelregistreringen er den pris, der faktureres til eksportdelregistreringen. Denne pris vil dermed være afgiftsgrundlaget ved en eventuel overførsel til oplagring i et andet EU-land.

Novo Nordisk A/S gør opmærksom på, at en anden fortolkning vil indebære en forskelsbehandling af transaktioner inden for og uden for EU og vil medføre en


Novo Nordisk A/S
Corporate Tax

Novo Allé
Bygning 6A2.19
DK-2880 Bagsværd
Denmark

Afgift 07-211-1		SEMME SOM
Akt nr	149	
Telefon:	+45 4444 8888	E-mail: imla@novonordisk.com
Direkte telefon:	+45 4442 4967	Internet: www.novonordisk.com
		CVR-nummer: 24 25 67 90

væsentlig forøgelse af de administrative byrder, samt formentlig stride imod skattestoppet.

Venlig hilsen



Ole Bendixen
Koncernskattechef

Fra: "Christian Thomsen Holm" <crho@haderslev.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 10-09-2007 11:37:19
Emne: Dansam hørings svar flymoms

Dansam

Vojens d 10.9.2007

c/o Vojens Lufthavn

Christian Holm

Lilholtvej 8

6500 Vojens

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

Att. Lone Lau Jensen

Hørings svar fra Dansam

Katastrofe for Dansk luftfart og Lufthavne

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 et bliver 25 % dyrere.

Det vil være en regulær katastrofe for alle lufthavne og flyvepladser som for dækket den største del af deres indtægt fra flyværksteder og flyveskoler og GA flyvninger. Det må forudses, at der vil blive et stort tab af arbejdspladser på lufthavnene som følge af denne forhøjelse.

Det vil være de kommuner, der ligger rundt om lufthavnene, der vil blive hårdest ramt - dem der har omkostninger til lufthavnene, da de fleste lufthavne og flyvepladser er kommunalt ejede.

Derfor mener vi i Dansam at forslaget skal forkastes, og der skal nedsættes en arbejdsgruppe, som skal sammensættes af og repræsentanter for branchen.

Med venlig hilsen

Dansam

Næstformand

Christian Holm

Til Skatteministeriet:

Transport- og Energiministeriet har indhentet hørings svar fra Statens Luftfartsvæsen (SLV), der har følgende bemærkninger til forslaget:

"SLV konstaterer, at det blandt andet foreslås, at det fremover kun er flyselskaber, der flyver mod betaling, der kan få momsfri leveringer. Dette medfører, at det ikke fremover vil være muligt at få momsfri leveringer af varer og ydelser til private fly og fly ejet af almindelige erhvervs virksomheder (uanset om de flyver udenrigs- eller indenrigs). Selve flyene vil heller ikke kunne leveres eller lejes momsfrit.

SLV konstaterer endvidere, at det foreslås, at kun flyselskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigsfart, kan få momsfri leverancer af og til deres fly. Denne ændring indebærer, at disse "udenrigs flyselskaber" kan få momsfri leverancer til deres indenrigsflyvninger i samme omfang, som de kan få til deres udenrigsflyvninger. Denne ændring medfører, at de selskaber, der hovedsageligt flyver i indenrigstrafik, ikke længere kan få momsfri leveringer af og til de af deres fly, uanset om de bruges til indenrigs- eller udenrigsflyvninger.

SLV er bekendt med, at der har været en vis interesse fra "skuffeselskaber" for at registrere fly privat i Danmark, og efterfølgende udleje dem til udlandet.

Denne trafik kan ikke afvises at have noget at gøre med de hidtil lempelige danske momsregler, samt det faktum, at SLV er ret hurtige til at registrere og udstede luftdygtighedsbevis.

Hvor mange fly, der er blevet registreret heri landet på grund af momsreglerne, kan SLV imidlertid ikke give noget bud på.

SLV finder umiddelbart, at den forskelsbehandling, der tilsyneladende vil blive tale om mellem selskaber i udenrigsfart og indenrigsfart kan være problematisk i forhold til EU-rettens grundlæggende princip om, at der ikke må sondres mellem de to typer af transport. SLV erindrer i den forbindelse en sag for nogle år siden, hvor Danmark havde problemer med EU på grund af forskel i havneafgifter for national sejlads og international sejlads.

SLV forstår i øvrigt reglerne således, at det er luftfartsselskaberne selv der skal dokumentere deres udenrigsaktiviteter med henblik på moms fritagelse efter de kriterier, der fremgår af momsloven og de bestemmelser der eventuelt fastsættes af skatteministeren til vurderingen heraf. SLV har ikke umiddelbare data til brug for Skattemyndighedernes vurdering af om moms fritagelse kan ske, hvorfor SLV forudsætter, at SLV ikke bliver involveret i administration af loven."

Det kan supplerende oplyses, at Transport- og Energiministeriet gennem Undervisningsministeriet har modtaget vedlagte brev af 8. september 2007 fra DAC (Danish Aviation Collage), hvor det anføres, at de nye regler for flymoms vil fordyre pilotuddannelsen med 100.000 kr., idet skoler ikke kan momsregistreres.

Venlig hilsen

NA 184

Suzan Pødenphant
Specialkonsulent

Transport- og Energiministeriet
Ministry of Transport and Energy
EU- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 43 63
Telefax +45 33 38 14 34
spp@trm.dk
www.trm.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Lone Lau-Jensen [mailto:llj@skm.dk]

Sendt: 24. august 2007 14:06

Til: adf@adf.dk; samfund@advocom.dk; ae@aeraadet.dk; bjarne@alpha.dk; cbp@aopa.dk;
arf@arf.dk; management@cimber.dk; dts@d-t-d.dk; da@da.dk; danskerhverv@danskerhverv.dk;
dl@dansklandbrug.dk; rene@dat.dk; dhs@dhs.dk; di@di.dk; post@dommerforening.dk; dtl@dtl-dk.dk;
eogs@eogs.dk; kontakt@erhvervsflyvning.dk; ptb@esbkomm.dk; fbr@fbr.dk; fdr@fdr.dk; fm@fm.dk;
fmn@fmn.dk; frr@frr.dk; fs@fs.dk; fsr@fsr.dk; Horesta@horesta.dk; hts@hts.dk;
hoeringssager@htsi.dk; hvr@hvr.dk; jm@jm.dk; kda@kda.dk; kl@kl.dk; ks@ks.dk;
landbrugsraad@landbrugsraad.dk; mhs@mhs.dk; oem@oem.dk; lr@opmas.dk;
Gullach.Tousgaard@sas.dk; Margrethe.Noergaard@skat.dk; poju@skat.dk;
sekretariat@skatteborgerne.dk; Statens Luftfartsvæsen; tina.tvede@sunair.dk; jk@toender.dk; Mail
trm

Emne: Lovforslag i høring

Se venligst vedlagte

Med venlig hilsen
Lone Lau-Jensen

Lone Lau-Jensen
Skatteministeriets Departement
Afgiftsområdet
Tlf.: 33 92 48 37

Officielle mails bedes sendes til områdets mailadresse:
pafgft@skm.dk

This footnote confirms that this email has been swept by MIME sweeper for the presence of
computer viruses.

www.mimesweeper.com

=> 114710000000

Til Minister
Bertel Haarder
Undervisningsministeriet
Frederiksholms Kanal 21
1220 Kbh.

UNDERVISNINGSMINISTERIET

11 SEP. 2007

Sagsnr.:



8. september 2007

Vedrørende Luftfartsuddannelsen og flymoms.

Kære Bertel Haarder

Jeg skriver til Dem i Deres egenskab af undervisningsminister.

Jeg er leder af en flyveskole i Roskilde, som uddanner unge mennesker fra grunden frem til at kunne bestride et arbejde som anden pilot i ruteflyvning. Uddannelsen tager omkring 20 måneder. Den finansieres helt og fuldt af de unge mennesker selv, bortset fra adgangen til forhøjet SU.

Danish Aviation College er en skole, som alene beskæftiger sig med uddannelse. Der er ikke nogen form for kommerciel virksomhed tilknyttet skolen.

De unge mennesker skal skaffe 700 000,00 kr. til at betale uddannelsen. Denne sum dækker alle omkostninger. Herunder husleje for undervisningslokaler, aflønning af flyveinstruktører, leje af skolefly, køb af materiale til teori, landingsafgifter, brændstof, eksamensgebyrer til Statens Luftfartsvæsen samt øvrige fastlagte afgifter. En del af disse udgifter er belagt med moms. Skolevirksomheden kan ikke lade sig momsregistrere, og betaler derfor denne moms uden at kunne modregne den.

Det lovforslag, som nu er fremsat vil medføre at vedligehold, som er en stor del af omkostningerne for en flyveskole, vil stige med hele momsbeløbet. Det samme vil gælde bl.a. leje af fly og simulatorer. Uddannelsen vil, anslået blive 100 000,00 kr. dyrere,

Udlandet har ikke de samme omkostninger og der vil derfor blive en flugt fra de danske skoler. Uddannelse af erhvervspiloter er meget snævert; men i det samlede uddannelsesbillede bør der være plads til at unge mennesker, med lyst og evner, kan få deres uddannelse i hjemlandet.

Lufttransvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacport.dk
cvr: 26504379

DANISH AVIATION COLLEGE



I den sammenhæng er det vel heller ikke uvæsentligt at Danmark har indflydelse på sin egen infrastruktur.

Det er ligeledes værd at bemærke, at en velfungerende civil pilotuddannelse dæmmer op for en konstant, betragtelig sivning af militært uddannede piloter til civil flyvning.

Jeg vil derfor bede om at De sætter fokus på denne snævre, men vigtige uddannelse og hjælpe den til at blomstre i Danmark. Første skridt kunne være at udvirke at moms for SU berettiget skolevirksomhed bortfalder.

På længere sigt ville det gavne hele uddannelsessituationen, hvis der kunne ydes et statsgaranteret lån på lempelige vilkår, dækkende f.eks. 50 % af uddannelsesudgiften. Dette skulle naturligvis udløse krav til elevens evner, skolingens kvalitet og hele økonomien på den enkelte skole.



Flemming Jeppsson
Accountable Manager

Danish Aviation College A/S
Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tlf: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilots.dk
cvr 29161374

DANISH AVIATION COLLEGE

20647

218



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

INDGÅET
14 SEP. 2007

KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:
H.K.H. Prinsgemalen

Afgift

Roskilde, 13. september 2007

SCANNET
Service Center

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 skadelige 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 moms fritagelse.

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. 130

Medlem af Fédération Aéronautique Internationale - FAI

Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon: 46 14 15 00 · Telefax: 46 19 13 16 · E-mail: kda@kda.dk · www.kda.dk

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 momsfrigørelse 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 fradragsret 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 fradragsret 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 nedtrapning 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 ukendt 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 fradragsret 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 Tværvej 3
8520 Lystrup
Telefon 4010 7707

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

TILSLUTTET KONGELIG DANSK AEROKLUB OG DANMARKS IDRÆTS-FORBUND



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 brugere. 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 vanskeligere 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

OK 183



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. 175.105

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

SCANNET
Service Center

INDGÅET
13 SEP. 2007
Afgft

HØRINGSSVAR FRA GA-BRANCHEFORENINGEN VEDR LOVFORSLAG OM FLYMOMS

KATASTROFE FOR DANSK LUFTFARTI

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 luftfartsselskaber), 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. Masser 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 "indenrigsflyvningsselskaber". Sådanne "indenrigsflyvningsselskaber" vil få en meromkostning i relation til indenrigsflyvningerne, der kan betyde stigende billetpriser på ca. 10 % for disse flyvninger.


Afgft 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 18

Århus
Lille Torv 6, Box 505
DK-8100 Aarhus C

København
Hammerengsgade 1
DK-1267 København K

Medlem af 
- et internationalt netværk
af uafhængige advokatfirmaer

de la Cour er en fusion
mellem advokatfirmaerne
de la Cour Opstrup Skovgaard
og Olesen & Lyager

DE LA COUR

Skatteministeriet bekymrer sig som det fremgår kun om, at udenrigsluffartsselskaberne 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-branchen 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 momsfristede 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

1	Allan Cervin		Aalsgaarde	
✓2	Allan Hamilton Jee			
3	Allan Kartin		Ebeltoft	Kartin Gyrocam Luffoto Sindal Flyveklub.
4	Anders Jensen			
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 Zilstoff		Farum	Mobintech AS
33	Claus Brøgger	Luftkaptajn	Dragør	SAS
34	Claus Nielsen		Bagsværd	
35	Claus Skjøth Pedersen	Pilot i Flyvevåbnet		

DELA COUR

36	Donald Thestrup		Vordingborg	
✓37	Ebbe Jensen			Sindal Flyveklub
38	Edgar Vøgg		Frederiksberg	
39	Edvard Flygenring		Såby	Flygenring Production
✓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	Vertica 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 Perton			
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

DELAOUR

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. Chrisstoffersen	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		Frédéricksberg	
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			Bruel 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			

DELAOUR

196	Ole Erik Nør-Jensen	Kaptajn	Albæk	
197	Ole Haugsted			Sindal Flyveklub
198	Ole Sander		Djursland	OY-BCB
199	Ole Smedegaard	PPL(A)	Solrød Strand	
200	Ole T. Steffensen	pens. Luftkaptajn	Dragør	
201	Ove B. Hillersborg		Holsterbro	
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 Entreprise 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		

DE LACOUR

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 Fønsskov	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

+sch

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 offentlige 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 forslaget 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

12-09-2007

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

(=rebo)

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

Web: www.dao.dk ?

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 flyvedligholdelse 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

(:))

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 statestikken har jeg OY-BSF, FRA, TBJ, TBK, TBM samt flymekaniker- og PPL-certifikat.

Mvh
Torben

Jensen Aircraft
Naffet 28A, 2
6100 Haderslev

(Biehl)

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 lykkes.

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 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

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
Vårvangén 5
5260 Odense S

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

= 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

Høringssvar 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 flybrædstof 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

+ 22/9

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 småøer
- 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

11 SEP. 2007

Kopi +:

G.A. - Brancheforeningen

m.v.h.

Henning P. Holskov

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

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

Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgde 28
1402 København K.

Att: Lone Lau Jensen

10/9-2007

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 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

MODTAGET

11 SEP. 2007/1r

FLYINVEST Aps.

Ingridsvej 23
DK-9000 Aalborg

CVR: 27 68 32 74

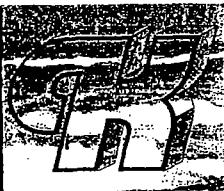
GA-branceforeningen
c/o DELACOUR
Lille Torv 6
8000 Aarhus C

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 - Boblebade
Per H. Kristensen A/S

www.phk.dk

Per H. Kristensen A/S
Ulstrupvej 5 DK-4682 Tureby,
v/Hertøge
Telefon 5628 3510
E-mail: 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 flyverhilsen


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 forslaget 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----

AUG 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 portugisiske 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 nederskandinaviske version henholdsvis anvendes ordene "hovedsageligt", "hauptsächlich", "chiefly" og "hoofdzakelijk"....."

Ordet "hovedsageligt" dækker ikke det samme som ordet "essentiellément" 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 "essentiellément". 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).

---oo0oo---

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

ay



Side 3 af 6

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"

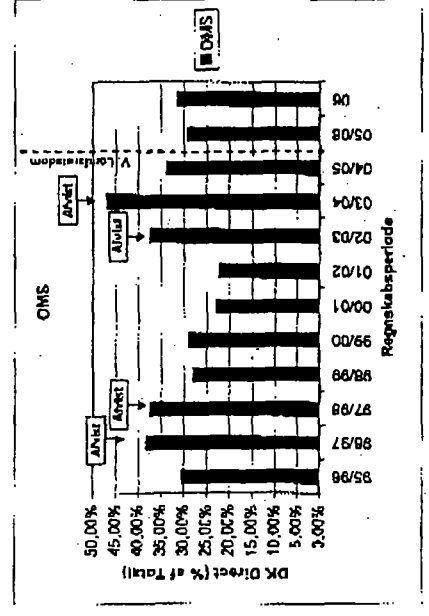
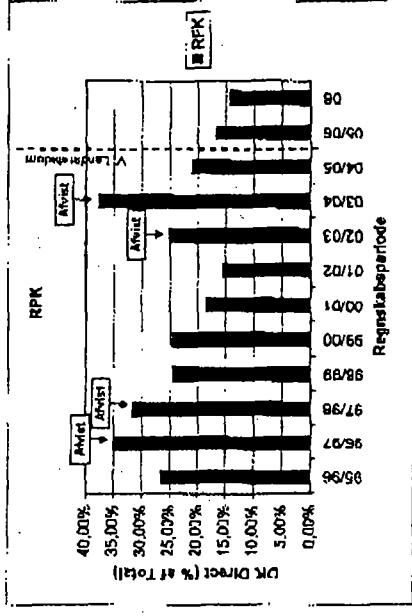
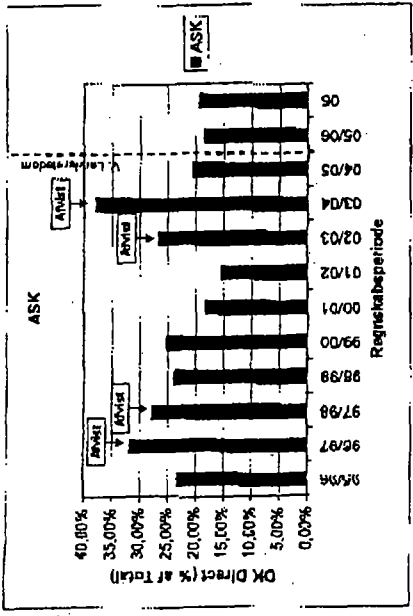
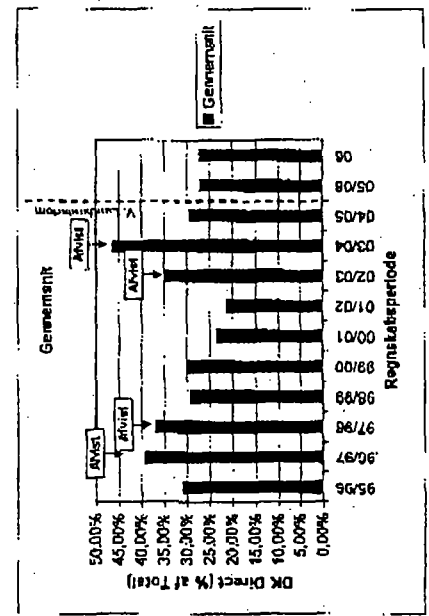
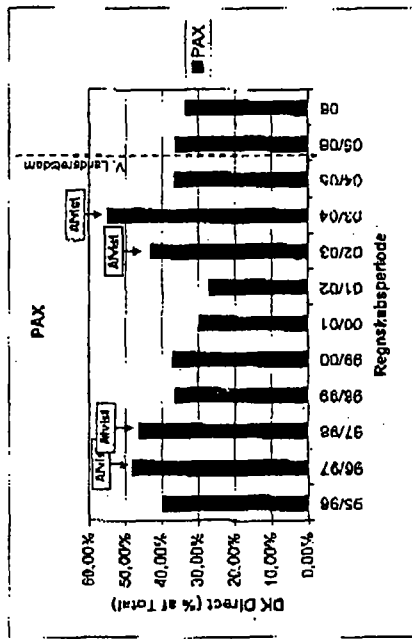
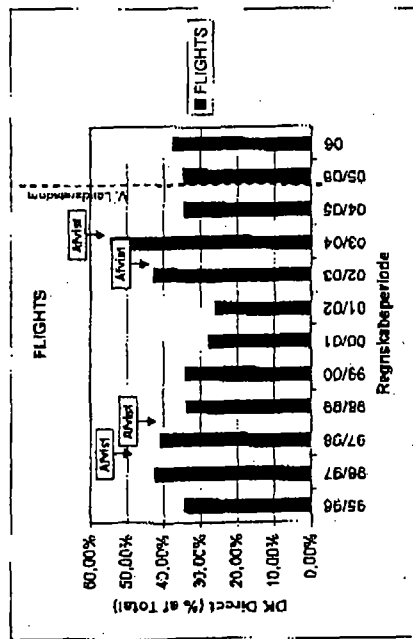
EF-domstolen har således ikke peget på et enkelt forhold til måling af trafikken, men lader det være op til medlemsstaterne at træffe bestemmelse om, hvilke forhold der skal være afgørende. Det skal dog bemærkes, at EF-domstolen i alle andre sprogversioner af dommen, faktisk giver sit bud på, hvilket 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 isbesondere, 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.





Side 4 af 6

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 forslagetets 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 udlædes 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 indenrigstrafik."

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.



Side 6 af 6

---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


Alex Dyrgaard

Bilag: Diagram med fordeling udenrigs/anden trafik

Nordic Aviation Contractor A/S

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 uhensigtsmæssige 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 momsfrigtagelse, 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 momsfrigtagescertifikat. 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 momsfrigtagelse 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 momsfrigtagelse for pilotuddannelsesinstitutioner bør overvejes.

21297



AIR ALSIE

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

SCANNET
Service Center

Air Alsie A/S
Lufthavnsvej 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

INDGÅET
17 SEP. 2007

Your ref.:

Our ref.:

HT/ht

Afgft

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 udflugning 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

Afgft	07-211-1
Akt nr	

Samme som akt 145



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

Air Alsie A/S
Lufthavnsvej 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.

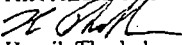
Som ét eksempel kan vi oplyse, at Air Alsie bl.a. beskæftiger sig med ambulanceflyvning også for enkelt personer. Vi har også 5-årige kontrakter med at udføre ambulanceflyvning for forskellige organisationer. Som vi forstår udkastet, skal prisen herpå nu pålægges 25 % moms. Det vil være stærkt konkurrenceforvridende, 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 udflytning 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

SCANNET
Service Center

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

Vanløse, 04.09.2007

Vedr.: Høringssvar i.f.m. lovændring af momsfrigagelsen 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 opsig 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 forslagets 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,

Lef F. 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

118

Baltic Air Service ApS – Your Partner for Total Aviation Service

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

INDGÅET
14 SEP. 2007
Afgift
SCANNET
Service Center

Rønne, 09/09- 2007

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 07-211-1
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



COPENHAGEN AIRTAXI® A/S - KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE - LUFTHAVNSVEJ 34 - 38 - DK 4000 ROSKILDE

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 taxaflvning i det meste af Europa, har vi fast rutetaxaflvning 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 erhvervsrettet 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 fradragsmulighed 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 momsen 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

19797

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



21284

148

SCANNET
Service Center

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

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

INDGÅET
17 SEP. 2007
Afgift

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 Rzezow 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

out 197

newspapers".

Certifikatindehaver siden 1967 og stadig MEGET aktiv

20298

4611

003

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: Norda Bank A/S
Sondergade 2 B 4990 Sakskobing

PH/ml

12. September, 2007.

SCANNET
Service Center.

INDGÅET
13 SEP. 2007

Afgift

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

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
Poul H. Hansen
direktør

Afgift	02-211-1
Akt nr	010

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 gennearbejdning 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

Høringssvar 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-brancheorganisationen) 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 procent 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: Hørings svar 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 Luftfoto

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

19770

UCJ

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

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

SCANNET
Service Center

INDGÅET
12 SEP. 2007
Afgift

September 9th, 2007

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	75

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.

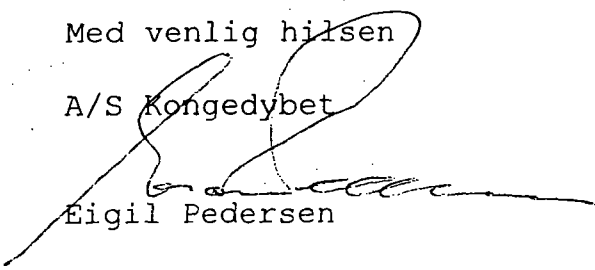
A/S Kongedybet er ejer og bruger af et syvpersoners turboprop-fly - OY-BHU. Flyet benyttes udelukkende i forretningsøjemed, idet selskabet er moderselskab for to hotelvirksomheder i Frankrig, som jævnligt kræver min tilstedeværelse i Paris.

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 erhvervmæssigt 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 erhvervmæssige 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 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.

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 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

Povl Toft
PT Luffoto
Gotlandsgade 9
6950 Ringkøbing

Tel: 9732 4626 Mob: 2147 5426
e-mail: ptoft@webspeed.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

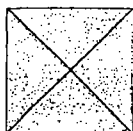
Vedr.: Høringssvar vedr. forslag om moms på Luftfartøjer m.m.

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



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
 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 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.

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 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

Helle og Kim Skadborg

Birkmosevej 28

6950 Ringkøbing

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

Tlf. 9734 3233.

toftair@mail.dk

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 <pafgift@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 ugenomtænkt 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 udflyget 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. høringsvar 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. høringsvar 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 højtlønnede 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.

Privat

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

SCANNET
Service Center

INDGÅET
17 SEP. 2007

Att.: Lone Lau Jensen

Afgift

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 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 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.

Afgift	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.

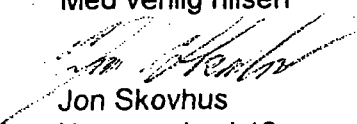
Min vurdering af økonomien i lovforslaget er således en marginal nedgang i bruttonationalproduktet og en negativ påvirkning af betalingsbalancen, en nedgang i indkomstskat og en marginal øgning af momsopkrævninger, som dog på ingen måde kan modvirke tabet af dansk arbejde.

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 luftfartsydelser og flyvning i Danmark.

Med venlig hilsen


Jon Skovhus
Nørremarkvej 12
8832 Skals

jonskovhus@mail.dk

ARNE NIELSEN
Skanderborgvej 13 · 8370 Hadsten
Tlf: 86 98 04 98

Hadsten d. 14. Sept 07

Skatte ministeriet ATT: Lone Kær Jensen

INDGÅFT
17 SEP. 2007
Afgift

Høringssvar til lovforslaget vedr.
momsændring der rammer
hele flybranchen.

Lovforslagets ikrafttræden bør
udsættes og gennemarbejdes
med hele branchen.

Det rammer meget uheldigt
våde for uddannelse af piloter
og teknisk mæssigt, som ja skal
ses også globalt.

Det vil også ramme den private
flyvning hårdt og det kan vel
ikke være meningen at stoppe den
totalt. Desuk at flybranchens
piloter og andre eksperter kommer
fra landets flyveklubber og de
private flyveskoler.

Yndstøtset var et fra Underlegnede
med A-destignet fra 1975 og har
derfor fulgt branchen siden.

Med venlig hilsen

SCANNET
Service-Center

ARNE NIELSEN
Skanderborgvej 13 · 8370 Hadsten
Tlf: 86 98 04 98

Afgift	07-211-1
Akt.nr.	177

Arne Nielsen

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 Eigtvedsgde 28
1402 København K.

INDGÅET

17 SEP. 2007

Afgft 10/9-2007

Att: Lone Lau Jensen

Indsigelse vedr. lovforslag om flymoms.

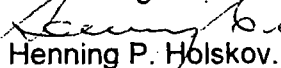
Herved tillader jeg mig at gøre indsigelse - specielt baseret på følgende 2 punkter:

- 1) Danmark er et Ø-rige, og selv om Flyvevåbnet er behjælpelige med 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) 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 at 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.

Afgft

07-211-1

Akt nr

176

Fra: "Thomas Branner Jespersen" <tbj@glv.gl>
Til: Lone Lau-Jensen <lj@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

+GA

20269

SCANNET
Service Center

Luftkaptajn ATPL
IB W. Nielsen
Umanakparken 164
6715 Esbjerg N

2007-09-12

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

Høringssvar 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 fejes 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

014 168

Fra: Skatteministeriet Skatteministeriet
Til: Postkasse Afgifter <paft@skm.dk>
Modtaget: 16-09-2007 22:26:59
Emne: Videreg.: 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 luftfartselskaber, da hele denne del af branchen bliver gjort ukampdygtig. **DYRERE UDDANNELSEREN** 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 momsens, 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

INDGÅET
17 SEP. 2007

Augustenborg den 14.09.2007

Afgift

SCANNET
Service Center

Høringssvar vedrørende lovforslag om fly moms

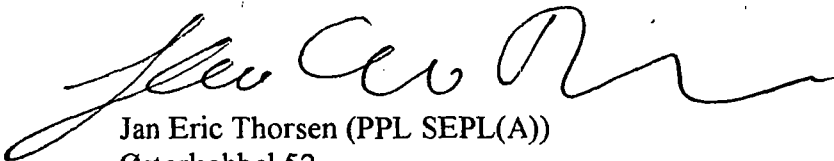
Under henvisning til udstedt høringforslag den 24.08.2007 ang. indføring af fly moms ønsker jeg at frembringe følgende kommentar:

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

119



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

13.-9.-2007

INDGÅFT
 1 SEP. 2007

SCANNET
 Service Center

Afgift

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 faldskærmsporten 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 faldskærmsporten 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 faldskærmsport 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 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.

Afgift 2007-211-0001

Akt nr 118

WWW.DFCPARACLUB.DK



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 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 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 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
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 luftfartsydelse 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.

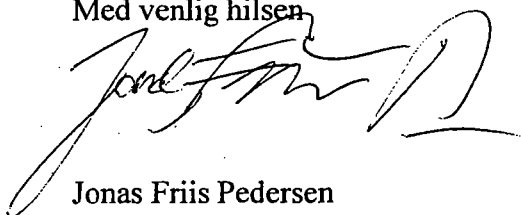
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

SCANNET
Service Center

Att: Lone Lau Jensen

Jeg tilslutter mig fuldt ud samtlige punkter i vedlagte høringssvar 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

DE LA COUR

Århus 30.8.2007
j.nr. 175.105

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds 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

Advokatfirmaet de la Cour
Tel. (+45) 70 11 11 22
Fax. (+45) 70 11 11 33
www.delacour.dk

Århus
Lille Torv 6, Box 505
DK-8100 Aarhus C

København
Hammerensgade 1
DK-1267 København K

Medlem af 
- et internationalt netværk
af uafhængige advokatfirmaer

de la Cour er en fusion
mellem advokatfirmaerne
de la Cour Opstrup Skovgaard
og Olesen & Lyager

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

46A

19106

SCANNET
Service Center

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

Michael Hasselgaard
Kirketoften 8
3630 Jægerspris

Afgift	2007-211-001
Akt nr	50



Jakob Iuel Lunøe

76VA 17243
Krøyersvej 27 * 2930 Klampenborg
Tel: +45 40 72 24 15
E-mail: JLunoe@post7.tele.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

SCANNET
Service Center

Att.: Lone Lau Jensen

3/9 2007

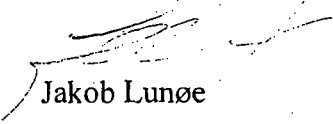
Vedr.: Hørings svar til lovforslag om flymoms

Udover de i GA-brancheforeningen anførte punkter, som jeg fuldt ud kan tilslutte mig, vil en indførelse af flymoms bevirke et større antal flyulykker i Danmark. Flyulykker, der ikke bare vil koste piloter og passagerer liv og lemmer, men potentielt også almindelige borgere.

Hvis flyvning bliver dyrere, vil piloterne øve sig mindre. Og mindre erfaring betyder flere ulykker med havarier og nedstyrtede fly.

Venlig hilsen

Civiløkonom, jurist


Jakob Lunøe

Tlf. 3948 2005

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

29

Fra: <ablume@nypost.dk>
Til: alfblume@hotmail.com <alfblume@hotmail.com>; Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 13-09-2007 00:05:30
Emne: [Fwd: Høringssvar vedr. flymoms]

Farum den 13. september 2007

Til Lone Lau Jensen, Skatteministeriet.

I forlængelse af denne mail bedes dette taget i betragtning som bilag til Erik Steen Christoffersens henvendelse om fritagelse af moms på flybrændstof for veteran- og museumsfly.

Hjemmeside for Chip-Chaps (den i meddelelsen nævnte gruppe af veteranfly):

<http://www.chip-chaps.dk/> (desværre ikke opdateret, men bliver det snart)

Billeder af gruppens fly:

<http://www.flickr.com/photos/8207219@N06/>

Med venlig hilsen, på vegne af Chip-Chaps,

Alf Blume, fotograf
Nygårdterrasserne 201D
3520 Farum

Fra: "Erik Steen Christoffersen" <bill@dadnet.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
CC: jorgen.nielsen@cimber.dk <jorgen.nielsen@cimber.dk>; Wagn Langebek <Langebek@get2net.dk>; Michael Koch <m.koch@get2net.dk>; Yrsa Stenild <flyvendefarmor@gmail.com>; Sven Hansen <oy.swannee@hansen.mail.dk>; Allan Jensen <hr.ms883@hotmail.com>; Jens Peter Larsen <JPL@larsen.mail.dk>; Per Vilmar <vie@maersk-pilot.dk>; John Jensen <jerwin@mail.dk>; oenj@mail.dk <oenj@mail.dk>; Viggo Christiansen <vigair@mail.dk>; ablume@nypost.dk <ablume@nypost.dk>; airbum@post.tele.dk <airbum@post.tele.dk>; Kim Frandsen <frandsen@surfmail.dk>
Modtaget: 12-09-2007 18:58:33
Emne: Høringssvar vedr. flymoms

Kære Lone Lau Jensen, Skatteministeriet.

Vi er en lille gruppe veteranflypiloter (12 stykker), som er blevet bekymrede over forslaget om moms på udgifterne vedr. vores fly.

Vores fly er Flyvevåbnets gamle træningsfly (deHavilland Chipmunk), som er et klassisk fly, som mange flykaptajner har fået uddannelse på.

Det er et historisk fly, som er vigtigt at bevare.

Vi er en gruppe af entusiaster, som glæder os over flyet, som flyver i det, viser det frem når lejlighed byder sig, og som også sørger for pasning og vedligeholdelse af flyet. Dette gør vi for egne midler.

Vi er ikke pengestærke forretningsfolk med store midler, og er derfor stærkt bekymrede for en væsentlig udgiftsstigning i form af moms.

Mange entusiaster i udlandet er begejstrede for flyet, og man kan frygte, at en væsentlig fordyrelse af drift og vedligehold af flyet kan medføre bortsalg til andre lande.

Vi vil derfor appellere til, at moms på veteranfly ikke indføres.

På gruppens vegne og med venlig hilsen

Erik Christoffersen
Gyldenlundsvej 3
2920 Charlottenlund
tlf. 39632002, arb. 36751476

Fra: "Erik Steen Christoffersen" <bill@dadlnet.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
CC: jorgen.nielsen@cimber.dk <jorgen.nielsen@cimber.dk>; Wagn Langebek
<Langebek@get2net.dk>; Michael Koch <m.koch@get2net.dk>; Yrsa Stenild
<flyvendefarmor@gmail.com>; Sven Hansen <oy.swannee@hansen.mail.dk>; Allan Jensen
<hr.ms883@hotmail.com>; Jens Peter Larsen <JPL@larsen.mail.dk>; Per Vilmar <vie@maersk-
pilot.dk>; John Jensen <jerwin@mail.dk>; oenj@mail.dk <oenj@mail.dk>; Viggo Christiansen
<vigair@mail.dk>; ablume@nypost.dk <ablume@nypost.dk>; airbum@post.tele.dk
<airbum@post.tele.dk>; Kim Frandsen <frandsen@surfmail.dk>
Modtaget: 12-09-2007 18:58:33
Emne: Høringssvar vedr. flymoms

Kære Lone Lau Jensen, Skatteministeriet.

Vi er en lille gruppe veteranflypiloter (12 stykker), som er blevet bekymrede over forslaget om moms på udgifterne vedr. vores fly.

Vores fly er Flyvevåbnets gamle træningsfly (deHavilland Chipmunk), som er et klassisk fly, som mange flykaptajner har fået uddannelse på.

Det er et historisk fly, som er vigtigt at bevare.

Vi er en gruppe af entusiaster, som glæder os over flyet, som flyver i det, viser det frem når lejlighed byder sig, og som også sørger for pasning og vedligeholdelse af flyet. Dette gør vi for egne midler.

Vi er ikke pengestærke forretningsfolk med store midler, og er derfor stærkt bekymrede for en væsentlig udgiftsstigning i form af moms.

Mange entusiaster i udlandet er begejstrede for flyet, og man kan frygte, at en væsentlig fordyrelse af drift og vedligehold af flyet kan medføre bortsalg til andre lande.

Vi vil derfor appellere til, at moms på veteranfly ikke indføres.

På gruppens vegne og med venlig hilsen

Erik Christoffersen
Gyldenlundsvej 3
2920 Charlottenlund
tlf. 39632002, arb. 36751476

19785

19855 + GA

113

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

INDGÅET
13 SEP. 2007
Afgft

SCANNED
Service Center

SCANNET

Samfundsudvikling, luftens kultur. Et perspektiv fra "entusiast flyvningens" vinkel...

- Jeg skriver til dig i anledning af den **STÆRKT TRUENDE** situation der melder sig for den private luftfart, hvis momsloven ændres som påtænkt.
- Jeg skriver til dig som privatperson, samfundsborger. Som formand for Dansk Kunstflyver Union, som næstformand for Team Harvard CPH, og som mangeårig involveret i dansk "entusiastflyvning", bl.a. veteranflyvning (herunder som fortsat medejer af en romantisk gammel fransk dobbeltdækker... en "Stampe" (konstruktionsår 1933))

Man KAN selvkært være uenig i følgende synspunkt, men jeg skønner ikke desto mindre at det er et relevant synspunkt: Det at flyve, det at tænke om at være i luften, lege i luften, udvikle produkter til/i luften har i de sidste 100 år været en del af menneskets fantasi, leg ... og konkret menneskelig/teknisk udvikling og innovation. Det er for et samfund **ikke** nok at dette univers er forbeholdt flyvevåbnet og professionelle brugere, der alene har et "transportforhold" til det at være i luften. Der er brug for en underskov. Der er brug for græsrodde.

Entusiastflyvningen, som jeg bruger som samle-begreb for "alle os andre", har trange kår i forvejen. Den må ikke stækkes yderligere!

Små hyggelige flyvepladser nedlægges. Intet sættes i stedet. På Sjælland er det rigtigt galt. Værløse flyveplads ser desværre ud til IKKE at vil kunne bruges i fremtiden. Allerød Flyveplads er netop lukket. Grønholt Flyveplads er "næsten" lukket. Kastrup ikke tilgængelig (forståeligt nok) for os "private". Roskilde er hegnet ind med pigtråd og foranstaltninger... og med miljørestriktioner i weekenderne ... osv. osv.

Aldersfordelingen er faretruende høj. Vores flyvevenner og legekammerater "dør" bogstavelig talt, og ingen/få unge har råd til at komme ind i "klubben" af entusiastflyvere, der bruger lufthavet til sport/hobby eller anden social aktivitet.

Man kan IKKE betvivle det et øjeblik, at en omkostningsforøget på 25% yderligere vil gøre det svært/umuligt for alle lavt bemidlede (og de mange pensionerede) luftrumsbrugere, at fortsætte deres flyvning/livsdrøm.

Man kan heller IKKE betvivle, at det vil gøre unges adgang til entusiastflyvningen endnu vanskeligere.

Samlet er der tale om en ekstremt uheldig dobbeltvirkning, og jeg henstiller på det kraftigste at lovforslaget tages af bordet... eller at der i det mindste defineres en længere overgangsperiode. I samme åndedrag vil jeg dog tvært i mod anmode ministeriet overveje hvilke fremmede tiltag både skatteministeriet og trafikministeriet vil kunne udtænke. Det er **det** vi har brug for: Færre sten i skoen, og ingen kniv i hjertet.

Med venlig hilsen

Søren Dolriis
Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg

Afgft	07-211-1
Akt nr	80

Fra: "Jørgen Nielsen" <jorgen.nielsen@cimber.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 13-09-2007 10:59:42
Emne: Fly moms høring 14 september

Kære Lone Lau Jensen

Det forelagte udkast til en ny moms lov der indbefatter små fly herunder veteran fly er et frontalt angreb på en vigtig del af dansk luftfart .

Det er fra GA (general aviation som det hedder eller almen flyvning) at fly selskaberne får deres unge piloter og forslaget som det foreligger har en skræmmende konsekvens for privat flyvningens udbredelse i Danmark.

Udkastet der sigter mod at lukke en lomme i loven der fritager private business jet fly der i indkøb koster snese mio. af usd . Momsen på disse fly udgør naturligvis et stort provenu tab for staten og det ville være klædeligt at man retter blikket derhen hvor effekten er størst .

Lovforslaget er efter min mening at skyde med sprede hagl for at ramme et mål der er meget lille og den direkte tilgang og erkendelse problemet ville være at foretrække . nemlig at kalde det hvad det reelt er en moms af fly over en bestemt vægt grænse der kunne hedde 5700 kg. mtom. for at tage et tal fra luftfartsloven . denne grænse er kendt som en der definerer afgrænsningen mellem små og større fly .

Danmark har en kultur arv i kraft af veteran fly der bl.a er danske og bygget af KZ fabrikken (Kramme og Zeuten) i København ligesom der findes adskillige fly der har tjent det danske forsvar og som i dag er på civilt register og som er en stor attraktion i forbindelse med flyve stævner i Danmark og udlandet alle disse veteran fly der alle har en bygge dato fra før 1960 bør fritages på alle områder og fastholde forholdene som de er i dag . disse fly er alle at betegne som under bagatel grænsen set i det store perspektiv .

Sidst er det en forkert at en omlægning af loven hvad angår arbejdspladser ikke får konsekvenser .

Det er givet at dersom ydelser til fly vedligeholdelse fremover skal påregnes moms da vil det have meget store konsekvenser for Danmarks position som et foretrukket sted at få foretaget fly vedligehold . al fly vedligeholdelse bør friholdes for moms da det ud over tab af arbejdspladser for så vidt angår store fly også vil få effekt på flyve sikkerheden på små fly området idet mange små værksteder må lukke .

mvh .
Jørgen Nielsen

Skatteministeriet

Att. Lone Lau Jensen.

13.19.2007

Vedr. Fly moms mm

I forbindelse med debatten omkring ændringerne i loven, angående afgifter på privat flyvning. Stiller jeg hermed nogle spørgsmål, omkring rimeligheden i den forskelsbehandling man har planlagt, mellem de forskellige former for privatflyvning, og forretningsflyvning i samme luftfartøj!

Hvorfor momsfristage 200-300 mennesker der flyver til f.eks Tailand udelukkende for fornøjelse og afslapning, medens man pålægger den lille mand, der har købt et ældre fly og foretager småudflugter i nærområdet, og af og til bruger samme fly til forretninger.

Hvis man ser på CO₂ udledningen ved charterflyvning, kontra personen i sit lille private fly (under 9 personer) efterlyser jeg en rimelig forklaring.

Den forretningsmand der for mange millioner kr. køber et fly med 8 sæder eller mere foreslås fredet, medens ham der kun har råd og brug for 4 sæder må betale 25% mere, selv om brugen af flyene er fuldstændig identiske.

Her efterlyser jeg et svar på, hvorfor denne forskelsbehandling?

Privat flyvning er i forvejen belastet med urimelig store gebyrer fra SLV, for administrative tjenester, der er helt ud af proportioner, med det reelle arbejde med disse. En 25 % fordyrelse af privat flyvning, vil i mange tilfælde være dræbende for denne aktivitet.

Har man tænkt på at en langt overvejende del af de kommercielle piloter, har fået interesse for deres arbejde gennem privatflyvning, og ikke mindst en væsentlig del af deres uddannelse.

Skal vi have afgifter på flyvning, bør disse være ens for alle i EU.

Venlig hilsen

Tage Olesen

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

7. september 2007

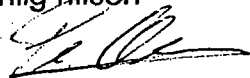
Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af momsloven".

Som medlem af GA-brancheforeningen er jeg bekendt med deres høringssvar, som jeg tilslutter mig, men har yderligere følgende kommentarer.

Som privatpilot er en af de største begrænsninger for mange økonomien, idet det er en dyr hobby at leje/eje et fly. Kommer prisen på f.eks. udlejning af fly, som jeg benytter mig af, til at stige med 25 %, vil det for mit vedkommende også betyde 25 % mindre flyvning.

Dette vil utvivlsomt få stor betydning for sikkerheden indenfor luftfarten, da det for mange formodentlig vil betyde, at antallet af flyvetimer vil blive nedsat tilsvarende. Dermed vil også den generelle erfaring/træning blive mindre. Privatpiloter vil ikke kunne vedligeholde samme sikkerhedsniveau som de har i dag, og dermed vil flyvesikkerheden blive forringet.

Venlig hilsen



Per Faldborg Olesen
Privatpilot

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	59

Frederiksberg 2007.09.06

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

Hørings svar fra en ny "solo"-svæveflyvepilot vedr. om ændring af momsloven herunder § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. fly.

Svæveflyvesporten får dødsstødet af den nye lov om moms på benzin til fly.

Jeg har i dag fløjet min første solo tur i en svæveflyver. Det var en fantastisk oplevelse og en stor personlig tilfredsstillelse. At se køerne gå rundt på jorden mens jeg svævede rundt underskyerne var vidunderligt. Forud for at gå "solo" ligger mange timers forberedelse og kyndig undervisning i vores flyveklub ved Gørløse. Alt sammen kan kun lade sig gøre fordi alle bidrager til klubben og vi har et stærkt fællesskab. Instruktørerne underviser gratis for at holde udgifterne nede. Alligevel har vi svært ved at tiltrække nye medlemmer. Det er ikke billigt at svæveflyve og sporten tager tid. Sporten har oplevet medlemsflugt i de sidste mange år og medlemsflugten er ikke gået vores klub forbi. Dette forsøger vi at vende med at tilbyde billig men kompetent skoling af nye svæveflyvepiloter. Den nye lov vil med et slag gøre det 25 % dyrere at dyrke vores hobby og kan give vores klub endnu større problemer med at få nye medlemmer. Desuden skal Skatteministeriet ikke glemme at flere kommercielle piloter har startet deres uddannelse til den professionelle karriere i svæveflyveklubberne

Hvad kan der gøres?

Svæveflyveklubber skal fortsætte med at betale moms som de gør dag. Det vil muliggøre at vi fortsætter som rede for mange kommercielle piloter. Desuden mener jeg som GA-brancheforeningen, 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.

Afgift 2007-211-0001

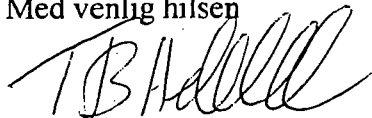
Akt nr 60

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.

Desuden er det et brud på Regeringens skattestop. Skatten er høj nok i dette land hvor private initiativer bliver kvalt i skatter, afgifter og regler.

Med venlig hilsen



Thorbjørn Busk Hededal
Ane Katrinesvej 18 4.-1
2000 Frederiksberg

+45 38 87 76 60

SCANNET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Lone Lau Jensen

Odense 2007.09.07

Høringssvar vedr. ændring af momsloven for fly.

Jeg vil gerne protestere mod den foreslåede ændring af momsloven, hvorved leverancer til fly vil blive belagt med nye afgifter.

Vi er som privatflyvere i forvejen hårdt ramt af kraftige gebyrstigninger fra Statens Luftfartsvæsen (SLV). For eksempel er prisen for at have et privatflyvercertifikat steget med flere hundrede procent i løbet af få år.

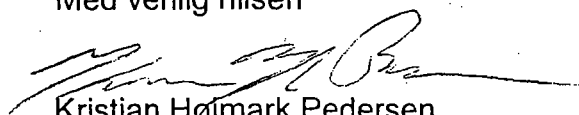
De priser vi betaler for flybenzin ligger typisk på 8-9 kr./l, selv uden afgift. Det er således allerede rigeligt dyrt.

Priserne for værkstedsbesøg og reservedele er også i den høje ende, dels fordi markedet er lille, og dels fordi værkstederne skal betale gebyrer til SLV for at opretholde deres godkendelser.

Skal der nu betales moms og andre afgifter af disse i forvejen høje beløb, er vi godt på vej til at ødelægge fritidsflyvningen i Danmark.

Sidst men ikke mindst, hvis forslaget gennemføres vil det være et klokkeklart brud på skattestoppet.

Med venlig hilsen



Kristian Højmark Pedersen
Middelfartvej 60
5466 Asperup

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	61

46-A 19554

Jens Schmidt

SCANNET

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

Billund, d. 10. september 2007

Høringssvar fra Jens Schmidt

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.

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

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.

Jeg 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.

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

Afgift 2007-211-0001

63

Jens Schmidt

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.

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

Jens Schmidt
Luftkaptajn.

CANN

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

Sennels den 04-09-2007

Vedr.: lovforslag om flymoms

Det foreslag som EU er kommet med, må i simpelthen finde én anden vej ud af, hvorfor skal vi "små" straffes fordi pressen har blæst "historien" op, omkring "rige olie-sheiker", som køber fly i Danmark, "uden at betale moms"... De Danske virksomheder som sælger flyene, betaler vel skat ?? Jeg gad nok se hvad som skete hvis det var i Frankrig eller i England det her kom frem, så skal i se handlekraftige regeringer, som nok skal give EU "tørt på", de lande vil i hvert fald IKKE rette sig efter nogen andre end dem selv, og slet ikke hvis der var arbejdspladser på spil.

Jeg er dybt forundret hver gang, når Danmark føler at de skal være EU's "dukse dreng"!!!. Kan i ikke forholde jer til at, det kun er "udenlandske" købere som skal betale "ekstra"?? Hvorfor skal vi almindelig mennesker straffes, det er jo at skyde gråspurve med kanoner. De andre lande med lave momssatser, vil da sikkert sende ét takkebrev til jer.

I stedet for "bare" at smide moms og andre afgifter oveni, de i forvejen 2-300% stigninger fra SLV, må i kunne være mere kreative en som så. Vi bliver straffet nok i forvejen, af de uhørt høje stigninger på et stempel fra SLV.

Ligeledes kommer i til at smide endnu flere udgifter på en uddannelse, som folk i forvejen betaler dyrt for. Pilotuddannelsen er nok den eneste uddannelse som IKKE modtager offentlige støttekroner, mens erhvervskørekort til busser og lastbiler samt mavedans sagtens kan få støttekroner, det hænger jo ikke sammen. Med ét slag vil i komme til at sende et signal om, at pilotuddannelser ikke er vejen frem, bliv lastbil eller buschauffør i stedet for, og få støtte oveni, samt et gratis mavedanse-kursus.

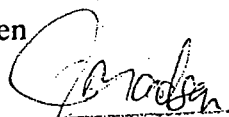
Jeg håber i for én gangs skyld besinder jer, og har modet til at tage kampen op mod EU, i kunne jo for eksempel starte med at sige til EU, at når ALLE lande i EU bliver enige om et sæt FÆLLES regler, vil i begynde at lovegive om det, ikke før. Så har man i det mindste vist at man har mod.

Hvis i var én privatvirksomhed, med omtanke, ville dette forslag heller aldrig komme videre, det vil kun betyde tab af arbejdspladser, en dyrere uddannelse, færre fly, færre privatpiloter, færre skatteindtægter, færre lufthavne, osv. Og den gevinst, som i tror kommer på momsen, kan i godt glemme, fremtidige flykøb vil ske i de lande som har en lavere momssats end i Danmark, og det er vist alle andre lande i EU som har det, så farvel alle indtægter, arbejdspladser, mindre lufthavne, pilot-skoler etc., farvel..

Håber aldrig at dette forslag bliver til andet, end et stykke papir stemplet med "FORKASTET" henover.

Med venlig hilsen

Søren Kollerup Madsen
 Kærleddet 22
 7700 Thisted.



Afgift	2007-211-0007
Akt nr	64

SCANNET

Magnus Pedersen, pens.prakt. læge, Hovedgaden 54, 6971 Spjald, Tlf.9738 1020, Mail: magnusp@tdcadsl.dk

Spjald, den 6. september 2007

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

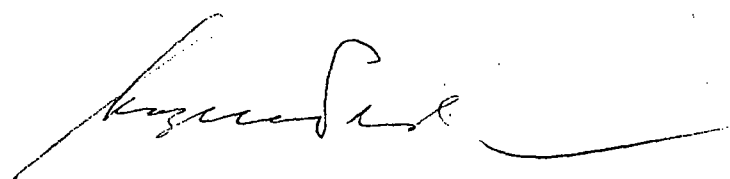
Ang. Moms på privatflyvning

Undertegnede, der har fløjet privatfly i 35 år (indtil år 2000), vil gerne gøre opmærksom på, at enhver fordyrelse af privatflyvningen vil have en skæbnesvanger effekt på rekrutteringen af privatpiloter i Danmark.

Det er værd at tænke på, at for mange privatpiloter er denne deres civile uddannelse indgangen til en erhvervsmæssig karriere!

Privatflyvningen i Danmark har en hæderkronet historie - hæderen skulle gerne fortsætte.

Med venlig hilsen



Magnus Pedersen,
tidl. formand for KZ & Veteranfly Klubben gennem 26 år

Afgift 2007-211-0001

Akt nr.

65

Johannes Røvsing
Cand.merc. (jur.)
Mosehøjvej 40 A
2920 Charlottenlund

SCANNET

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

Charlottenlund, d. 6. september 2007

Høringssvar vedr.: moms på fly

Jeg skal hermed fremkomme med mine indsigelser mod den påtænkte momsændring. Danmark består af en lang række øer, som er meget langsommelige at komme til med skib. Jeg mener som pilot, at det er vigtig for en lang række danske øer, at have turister der kommer til øerne med fly og skaber omsætning herved. Privatflyvning i Danmark har det i forvejen meget hårdt, med stigende antal miljørestriktioner, og den påtænkte momsændring er ikke fremmede for antallet af operationer med mindre privatfly.

Som pilot på mindre fly er det vigtigt, altid at opretholde rutine, og mange er begrænset af, at opnåelse af flyvemæssig rutine opnås ved "egen regning". Jeg mener således, at det vil være skadeligt for flysikkerheden at pålægge privatpiloter yderligere udgifter. I forvejen skal der betales masser af udgifter til SLV.

Jeg gør opmærksom på, at moms på GA flyvning vil være med til at skade salget af fly i Danmark, som ellers skaber mange arbejdspladser. Jeg mener, at det er u hensigtsmæssigt, da mange mindre virksomheder vil have problemer med at få solgt Deres vare, såfremt en prisstigning på 25 % kommer "over natten".

Endvidere vil momsændringen betyde, at vores flyflåde i DK ikke vil blive opdateret til en rimelig standard af økonomiske hensyn.

Moms på mindre fly har mange ulemper - det væsentligste er, at det i forvejen er en dyr interesse, som med DK geografi også er nyttig. Indtægterne for staten vil ikke være proportional med de ulemper det medfører.

Med venlig hilsen


Johannes Røvsing

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

68

+6#

19801

SCANNET

Stiig L Hougesen
Vesterby Alle 8 st tv
2630 Taastrup

Tel: +45 - 25 36 32 87
E-mail: hougesen@hotmail.com

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

Hoeringssvar vedroerende moms paa General Aviation

Vi mener at den foreslaaede aendring af momsloven vil faa en meget stor negativ betydning paa GA-branchen, som med en paalaeggelse af moms, vil komme til at lide enddog meget store tab.

GA-branchen er et meget stort aktiv for Danmark, og en oedelaeggelse af denne vil have fatale foelger for mange danske virksomheder og personer - og dermed skatteydere. En paalaeggelse af moms, vil komme til at betyde at mange virksomheder mister omsaetning og dermed arbejdspladser - ikke kun de mindre taxifylselskaber, forretningsflyselskaber men ogsaa flyvaerksteder, fotoflyvningsvirksomheder, rundflyvningsfirmer, uddannelsessteder for civilpiloter, flyvepladser - ja enddog andre virksomheder der lever godt af den gode danske GA-branche, f.eks. cafeterier, fragtfirmaer, tekniske virksomheder og mange andre.

Den danske GA-branchen er ogsaa et stort eksportaktiv, og en paalaeggelse af moms paa GA-branchen, vil betyde at mange udenlandske virksomheder og flyejere vil soege andre steder hen for vedligeholdelse af sine flyvemaskiner.

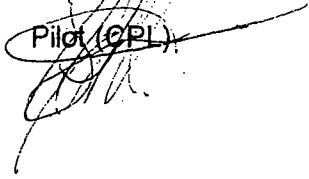
Som naevnt vil en paalaeggelse af moms paa GA-branchen ogsaa betyde at pilotuddannelserne bliver 100.000 - 150.000 kr dyrere end de 600.000-700.000 kr. uddannelserne allerede koster. En selvfinansieret uddannelse som langt de fleste piloter vil soege til udlandet for at tage, hvilket efterfoelgende vil komme til at betyde en endnu stoerre mangel piloter i Danmark - baade i GA-branchen (taxaflyvning, rundflyvning, forretningsflyvning, firmaflyvning, fotoflyvning m.fl.) - men ogsaa hos de store selskaber - af den simple grund, at mange piloter vil soege job i udlandet i stedet for i Danmark. De mindre firmaer vil formentlig slet ikke kunne tilbyde en bare nogenlunde anstaendig minimumsloen til piloterne, som - paa grund af den meget dyrere uddannelse - naturligvis vil kraeve en hoejere loen. Piloternes loen er - hvad de fleste maaske tror - i forveje ikke ret stor i GA-branchen.

En paalaeggelse af moms paa GA-branchen vil koste mange arbejdspladser. Ikke kun piloter, men ogsaa mekanikere, flyveinstruktoerer og laerere paa pilot og mekaniker uddannelsesstederne, administrativt personale og mange mange flere.

En paalaeggelse af moms paa GA-branchen vil vaere meget oedelaeggende for mange virksomheder og private mennesker, og vil have en meget stor indflydelse paa mange menneskers liv - ikke kun de flyvende.

Med venlig hilsen

Stiig L Hougesen

Pilot (CPL)


Afgift	2007-211-0001
Akt nr	72

4644

Fra: <jee@tdcspace.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 11-09-2007 21:18:07
Emne: Vedrørende forslag om flymoms

Jeg vil hermed protestere på det kraftigste mod forslaget om flymoms i Danmark.

Flyvningen i Danmark lever i forvejen en meget anstrengt og svær tilværelse hvor konstante gebyrforhøjelser, strammere regler for benyttelse af flyvepladser, strammere miljøregler hvor et stort antal flyvepladser vil blive ubrugelige.

Danmark er i forvejen tæt på at være et flyvemæssigt u-land hvor alle mulige myndigheder lægger forhindringer for at almindelige mennesker og ikke kun et fåtal velhavere skal kunne have mulighed for at nyde flyvningen som hobby. Den konstante fordyrelse er direkte farlig for flyvesikkerheden hvor menig mand bliver nødt til at skære ned på antallet af timer af økonomiske grunde med deraf dårligere rutine og flere uheld til følge, en tendens som de statslige myndigheder må være parat til at offentligt tage ansvar for hvis de vedholder at ville fordyre flyvningen.

Hvis udviklingen fortsætter i henhold til forslaget vil flyvning i Danmark bevæge sig ind i en gråzone med "import" af piloter fra udlandet med dalende kvalitet som resultat, muligheden for at vække interessen hos de nye generationer vil forsvinde, arbejdspladser i alle de støttefunktioner som følger med flyvningen vil syne hen og til slut forsvinde.

Jeg håber man indse at dette er en ommer og at man bør lave en arbejdsgruppe med alle repræsentanter fra flyvningen i Danmark for at løse situationen.

Med venlig hilsen

Allan Jee
Privatflyver og ansat i luftfarten

DLJ 55

Fra: Kjeld Skov Hansen <kshansen@webspeed.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 11-09-2007 16:23:30
Emne: moms

Skatteministeriet Randers 11-09-2007

Att Lone Lau Jensen

I forbindelse med forslaget om indførelse af moms på privat flyvning og vedligeholdelse, samt indkøb af fly og reservedele, så vil en omkostningsforøgelse på 25% med så kort varsel være katastrofal for de fleste privatpiloter og flyejere. Flyværkstederne vil naturligvis også blive hårdt ramt. Hvis momsen ikke kan undgås, beder Vi i det mindste om en lempelig overgangsordning.

Mvh Kjeld Skov Hansen

Fra: "Thomas Schau Damm" <tom@tomair.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
CC: HP Hansen ASV <hp.asv@mail.dk>; Ole Erik Nr-Jensen <oenj@mail.dk>; Steen Eriksen <hvolboel@stofanet.dk>
Modtaget: 11-09-2007 17:58:18
Emne: Hringssvar vedr. ndring af momsloven for fly.

Skatteministeriet
11 SEP 2007
Nicola1 Eigtveds Gade 28
1402 Kbh K
Att. Lone Lau Jensen

Høringssvar vedr. ændring af momsloven.

I anledning af den foreslåede ændring skal jeg tillade mig at fremføre følgende:

1. Det virker som om sagen bl.a. er opstået som følge af et misbrug af intentionerne i den hidtil gældende lov, idet visse personer har set dette som en mulighed for at tiltrække udenlandske kunder med smag for større jet-forretningsfly til at købe fly gennem Danmark. Det er derfor rimeligt med en justering af forslaget som kan minimere virkningerne på den i forvejen noget skrantende småflyvningsbranche. Den kommende EU flybrændstofafgift rammer i forvejen meget hårdt.
2. Det er anført at lovændringen skulle være økonomisk neutral for Staten.
3. En ændring som foreslået vil uden al tvivl virke stærkt reducerende på konkurrencekraften hos danske flyveskoler og flyværksteder og dermed ramme disse og deres ansatte urimeligt hårdt. Således også Statens personskatteprovenu.
4. Nationalt og internationalt skelnes der skarpt mellem flyvning med luftfartøjer over og under 5700 Kg (12500 lbs). Denne grænse er certificeringsmæssigt vigtig både hvad angår flyenes konstruktionskrav og kravet til pilotuddannelse og bemanning (fly over 5700 kg kræver to piloter; fly under 5700 kg kun såfremt de flyves kommercielt).
5. Af de nævnte årsager vil jeg hermed foreslå at momsloven fremover friholder luftfartøjer under 5700 kg for moms. Denne ændring vil være meget simpel at gennemføre og efterleve samtidig med at den således ikke rammer "de små".

Med venlig hilsen

Thomas Schau Damm
Mølleparken 420
7190 Billund

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.

Fra: "Grethe-Magnus" <gema@mail.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 11-09-2007 21:24:30
Emne: Høringssvar

Angående høring om ændring af momsloven.

Emne: Flymoms.

Har man i ministeriet overhovedet gjort sig nogle tanker om konsekvenserne af lovforslaget?. Et eksempel. Forestil Jer et værksted ,som har løbende aftaler, som måske rækker et år frem i tiden. Nu bliver der så, med en ganske uanstændig kort tidshorizont, banket 25% oveni prisen, hvilket uvægerligt vil føre til aflysninger af aftaler.

I yderste konsekvens betyder det dødsstødet for hele G.A. branchen.

Følgende står i lovforslaget:

A: Man vil udnytte en mulighed i EU lovgivningen. Er det en mulighed, eller et direktiv? Hvis det er en mulighed behøver man vel ikke nødvendigvis udnytte den. Hvis det er et direktiv bør man, før det indføres i dansk lovgivning, som minimum kræve, at reglen gælder hele EU, England inclusive.

B: Forsvaret er undtaget, da man som statslig institution ikke kan få købsmomsen refunderet. Jamen dog, vi er mange privatflyvere, som heller ikke kan få momsen refunderet.

C: Man regner med at forslaget vil være provenuneutral for staten. Hvorfor i alverden vil man så ændre loven? Jeg ser to muligheder, enten vil man tækkes EU, eller også ønsker man at kvæle en branche hurtigst mulig,

mvh.

Magnus Cedergreen Bech

000 52

Fra: "Lars Najbjerg" <lars@najbjerg.info>
Til: lars@najbjerg.info <lars@najbjerg.info>; Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 01-09-2007 23:19:59
Emne: Høringssvar

Kære Lone Lau Jensen,

Jeg skriver som svar planen om at lægge moms på flyvning. Det vil være en katastrofe for græsråderne inden for luftfart. Jeg har hele mit liv været beskæftiget med flyvning, lige fra da jeg begyndte at springe faldskærm, over karrieren som pilot i Forsvaret, til nu hvor jeg flyver i Sterling Airlines.

Jeg har et ret stort kendskab til alle de former for flyvning der finder sted i Danmark, og kan med sikkerhed sige at forslaget vil slå benene væk under de fleste. Lige fra alle de forskellige former for luftsport til uddannelsen af nye piloter. Jeg vil derfor på det kraftigste anbefale at forslaget bliver taget af bordet, eller i det mindste modificeret så det ikke bliver dødsstødet for privatflyvningen i Danmark.

Med venlig hilsen,

Lars Najbjerg

Gl. Ryvej 9

8653 Them

Mail: lars@najbjerg.info

Web: www.najbjerg.info

Tlf: 39 200 725

Mobil: 40 190 725

No virus found in this outgoing message.

Checked by AVG Free Edition.

Version: 7.5.485 / Virus Database: 269.13.12/997 - Release Date: 09-09-2007

10:17

Karen Margrethe & Bent Larsen, Nelliikevej 139, DK 6880 Tarm Denmark
 Phone +45, home 9737 1539, mobile 3012 7139, e-mail: bentl@mail.dk

Skatteministeriet
 Nicolai Eigtveds gade 28
 1402 København K

att. Fr. Lone Lau Jensen

Tarm den 07.09.2007.

Skruen uden ende!

Vedr. Moms på fly og flybrændstof.

Nogle mennesker kan jo nok se en vis rimelighed i at luftfartsbranchen også skal betale moms, men –

Vi er en gruppe der ejer og driver et veteranfly fra 1950.

Der er folk i gruppen der har fly helt tilbage fra tyverne, måske tidligere.

Vort fly og andre deltager i de udstillinger og opvisninger som Dansk Veteranfly samling giver.

Vi og mange andre gør et stort arbejde for at bibeholde disse fly til glæde og oplysning for eftertiden, og jeg kan love dig at det er dyrt nok i forvejen, så hvis vi skal pålægges med endnu flere afgifter er det tvivlsomt hvor længe vi kan klare det, og dermed bibeholde et udsnit af Danmarks historie på luftfartssiden.

Netop vores flys eksistens er vel ikke nogen særlig faktor for beskæftigelsen i branchen, men kunne have en væsentlig påvirkende faktor for nye interesserede i flybranchen, og det faktum at holde disse gamle fly flyvende er jo i sig selv af stor betydning frem for at den skal stå som støvede klenodier under glas og rammer.

Dertil skal føjes at den moms der vil være en stor belastning for de flyvere der i forvejen må spare hvor som helst muligt for at kunne holde dem i luften, vil være en meget lille dråbe i den moms- og afgiftskasse der allerede rider landet og ikke mindst luftfarten som en mare.

Du kan måske forestille dig hvor langt den skattebesparelse en folkepensionist efter aviserne skulle få, vil række til at dække alle de ekstra afgifter der pålægges os, plus nu moms på fly og brændstof.

Med venlig hilsen
 Bent Larsen

DANNET
 Service Center

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

40

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 flybrædstof 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

Ulrich Bay Gosewinkel
Bolundsvej 10, Lille Valby
DK-4000 Roskilde, Danmark
Tel. +45-28739397

01-08-2007

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

Hørings svar fra en privat pilot vedr. nye MOMS regler for fritidsluftfart

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

Afgift 2007-211-0001

Akt nr 32

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 - 2 - 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

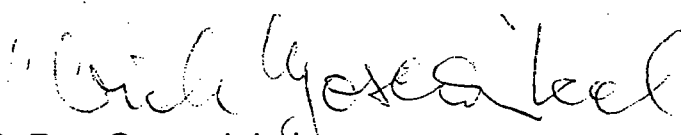
Alternativt må der laves en længerevarende overgangsperiode, så erhvervet kan få tid til at indrette sig. Vi har haft den nuværende momslov i 40 år. Det er 30 år siden, at det 6. momsdirektiv kom på banen, og branchen har med rette kunnet gå ud fra, at sådan er det nu engang. Vi har levet med momsloven 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 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


Ulrich Bay Gosewinkel
Flycertifikat nr. A-29330

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

Thomas Fest
Sjælsø Vænge 130
3460 Birkerød
tf@fest.dk

Birkerød d. 3/9-2007

Vedr. høringsforslag om moms på flybranchen.

Det undrer en almindelig borger som mig, at man i skatteministeriet er så kortsigtede at man ud af den blå luft pludselig pålægger en branche en ekstraomkostning på mindst 25%. Følgerne af det er ikke svære at se. Den værste følge vil være den forøgede chance for tab af menneskeliv. Som det er i dag, med alle de regler og afgifter der allerede følger branchen, så koster det mellem 800 og 1000 kr. et leje en standard flyver. Hvis dette med én gang stiger med mere end 25%, vil antallet af flyvetimer falde drastisk – derved falder den rutine blandt piloterne, med mulig stigning i fatale havarier til følge... Har I virkelig lyst til at have det på JERES samvittighed ?

"stiger med mere end 25%" regnes ud fra at priserne på mellem 800 og 1000 kr. Da grundtaksten er regnet ud fra at der ikke er påregnet moms på værkstedsregningen, diverse certifikater til selve flyveren, certifikater til flyverens radioer m.m. – vil grundtakten ikke blot være grundtaktsten, men en højere grundtakt (hvoraf noget af det er med moms), der igen bliver momset ved flyleje.

En anden grund til at dette virker som et forslag der er lavet med hovedet under armen, er at de virksomheder der i dag er leverandører til den danske flybranche med sikkerhed vil opleve en kraftig nedgang i omsætningen – med medfølgende afskedigelser til følge -- flot !

Det står regeringen nært at få de unge til at uddanne sig. De unge der uddanner sig som piloter i Danmark, står med lån i størrelsesordenen op til 800.000 kr. Dette mål vil ikke længere være muligt at opfylde i Danmark hvis uddannelsen stiger med 25%. Det er nærliggende at forestille sig at flyveskolerne i Sverige og Tyskland tager imod vores pilot-aspiranter med kyshånd. Jeg har svært ved at se bindeleddet mellem regerings ønske om uddannelse, og den måde skatteministeriet vælger at forvalte den på.

Det undre mig ligeledes at man i Danmarks skatteministerium vælger at komme med et udspil, midt i skattestop og valgtider der påvirker så mange negativt. Skatteministeriet vælger med dette udspil at favorisere selskaber som SAS og Sterling (primær udenrigsflyvning), der med 25% lavere priser kan udkonkurrerer selskaber som Cimber og andre mindre danske selskaber der primært flyver indenrigsflyvning.

Jeg mener at forslaget som det er fremlagt er et hovsa-forslag. Hvis det vitterligt er skatteministeriets mening at påfører flyvningen i Danmark yderligere omkostninger på en allerede omkostningsfyldt aktivitet, så burde skatteministeriet have indbudt de aktive organisationer omkring flyvning til et samarbejde – og ikke blot kaste noget som dette ud.

Med venlig hilsen



Thomas Fest

Aktiv fritidspilot – så længe jeg har råd !

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	31

Fra: Skatteministeriet Skatteministeriet
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>
CC: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 06-09-2007 11:03:32
Emne: Videre.: høringsforslag om moms på flybranchen

>>> "Peter Henningsen" <PMH@fisker.as> 09/06/07 11:01 >>>
Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Lone Lau Jensen

Vedr. høringsforslag om moms på flybranchen.

Jeg har erfaret at et forslag til ændring af momsreglerne er under udarbejdelse, som blandt andet vil betyde at alle små flyvemaskiner, som købes i Danmark vil blive pålagt 25% moms.

Ændringen af momsloven er nødvendig på grund af Cimber sagen.

Jeg forstår godt at man er nødt til at ændre loven således at den lever op til den afgørelse, der blev truffet i Cimber sagen. Jeg kan dog ikke forstå dette skal have noget med moms på små fly at gøre.

For at opretholde et pilotlicens til flyvemaskine, kræves et minimum antal flyvetimer hvert år. Der er ingen tvivl om at erfaring, antallet af flyvetimer, har direkte indflydelse på flysikkerheden. I forvejen er branchen hårdt ramt af den forventede indførelse af afgift på flybenzin næste år. Alene dette vil bidrage til en voldsom omkostningsstigning. En yderligere og endnu større omkostningsstigning i forbindelse med pålæggelse af 25% moms generelt på fly, reparationer etc. vil betyde et stærkt reduceret antal flyvetimer og dermed et stærkt reduceret sikkerhedsniveau.

SLV og småflyverne i Danmark har i de seneste år kæmpet for at højne sikkerheden. Dette arbejde vil blive ødelagt med de forslåede omkostningsforhøjelser.

Yderligere vil muligheden for at investere i nyt og servicere det gamle, blive reduceret når omkostningerne stiger 25%. Mindre vedligehold, færre nye fly, vil også bibringe en væsentlig sikkerhedsrisiko.

Jeg er enig i, at det ikke kan være rimeligt at Danmark er transitland for smarte forretningsfolk, som køber store business-jet via Danmark. Jeg synes Skatteministeriet skulle udtænke en plan, der lukkede dette hold, men ikke ændrer reglerne for de små fly i Danmark. Man kan forestille sig at momsfrigtagelsen kun gælder fly stationeret i Danmark, kun fly ejet af Danske statsborgere eller andet. Jeg er enig i at dette "hul" skal lukkes, men det bør ikke gå ud over flysikkerheden i Danmark som

sådan. Jeg er overbevist om, at de dygtige folk i Skatteministeriet kan udtænke et alternativt forslag, som kan sikre ovenstående.

Med venlig hilsen

Peter M. Henningsen

Skovgårdsvænget 10

8362 Hørning

Fritidspilot.

206 24

109

Karsten Brendstrup Hansen

Sortevej 6, Mundelstrup st. by

DK-8381 Tilst

Tlf. & Fax +45-8624.1704

karstenbh@webspeed.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

SCANNET
Service Center

INDGÅET

13. september 2007

att. Lone Lau Jensen

14 SEP. 2007

Afgft

Høringssvar vedr. " Forslag til lov om ændring af momsloven vedr. FLYMOMS "

Jeg er FOLKEPENSIONIST

Siden 1969 har jeg været privatpilot.

I en periode på 23 år været medejer af et lille Cessna fly

Flyet bruge jeg bl.a. til observationsflyvninger for Hjemmeværnet, klubture til ind- og udland sammen med Veteranfly Klubben, hvor jeg gennem mange år var kasserer, medlemsdatabase-forvalter og turleder, for Aarhus Flyveklub, hvor jeg i mange år var formand.

Som nu værende folkepensionist, sætter jeg en ære i, at bevare et sundt helbred, så flyvelægen ved den årlige undersøgelse, fortsat kan genudstede min "Medical License", og den lokale flyveinstruktør hvert andet år genudstede mit almindelige A-certifikat

Men den foreslåede momslov kommer til at gøre ondt i folkepensionistens tegnebog, og formentlig tvinge ham til at "sende pengene ud af landet på charterturer", i stedet for som nu, at leje en flyver til 850 kr. pr. time, tage en lille klap-sammen-cykel med på en tur til Endelave, Samsø, Anholt, Læsø, Fur og mange andre "små lokaliteter" hvor han cykler rundt og bruger lidt penge hos lokale handlende som turist.

Mit lille regnestykke vil se således ud:

25% moms pr. flyvetime af 850 kr. er 212,50 kr. gange minimum 12 flyvetimer/årl. 2.550 kr	
Nødvendige flyvekort, håndbøger og andet ca. 1.000 kr. moms heraf	250 kr
Certifikat genudstedelser, ca. 1000 årlig, moms heraf	250 kr
Det vil give et minimum på yderligere årlig udgift på	<u>3.000 kr.</u>

Vi folkepensionister får fra næste år en lønforhøjelse på 1800 kr., efter skat ca.	<u>900 kr.</u>
--	----------------

Så et direkte tab på folkepensionistens tegnebog på	<u>2.100 kr.</u>
---	------------------

I kan hjælpe Folkepensionisten ved at lade ham modregne betalt moms i hans skat, - det ville da være let at administrere for Jeres skattefolk. Der kunne jo sættes en grænse ved f.eks. 20 årlige flyvetimer.

Jeg håber I kan indarbejde mit forslag i denne momslov.

Venlig hilsen



Karsten Brendstrup Hansen

Afgft	2007-211-1
Akt nr	121

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

SCANNET
Service Center

INDGÅET
14 SEP. 2007
Afg.

Att.: Lone Lau Jensen

Aars, den 13. september 2007

Høringsvar 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 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.

Afgift	2007-211-1
Akt nr	122

- 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 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.

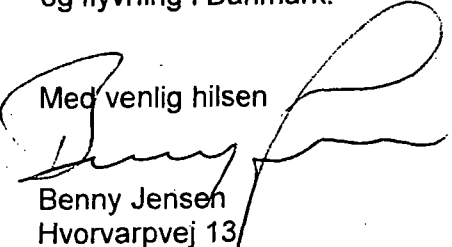
Min vurdering af økonomien i lovforslaget er således en marginal nedgang i bruttonationalproduktet og en negativ påvirkning af betalingsbalancen, en nedgang i indkomstskat og en marginal øgning af momsopkrævninger, som dog på ingen måde kan modvirke tabet af dansk arbejde.

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


Benny Jensen
Hvorvarpvej 13
9600 Aars

email: benny-jensen@c.dk

SCANNET
Service Center

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

Løkken, den 12. september 2005.

INDGÅFT

14 SEP. 2007

Vedr.: Ændring af momsloven herunder § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. fly.

Afgift

Det er med beklagelse og stor undren, at jeg erfarer, at man ønsker at ændre momsloven for fly, herunder privatflyvning.

Jeg er en af de lykkelige personer, der har erhvervet mig et PPL certifikat, hvilket som bekendt ikke er en billig fornøjelse.

SLV har tidligere i år forhøjet deres gebyrer med en del mere end den almindelige prisudvikling.

At pålægge vor "branche" en forhøjelse på 25% vil være ødelæggende for vort virke og følgevirkning. I regeringens arbejds- og principprogram noteres et skattestop. Jeg anser denne momsforhøjelse som et brud på denne stålfaste programerklæring.

Jeg vil derfor gerne udtrykke min modstand mod den planlagte voldsomme momsforhøjelse, der ikke er modsvaret af anden lempelse.

Med venlig hilsen



Ebbe Jensen

Afgift	07-211-1
Akt.	126

INT
1-1-1007
Afgift

SCANNET
Service Center

20651

44

Hørings svar til forslag til lov om ændring af momsloven.

Den foreslåede lovændring vil have katastrofale konsekvenser for RST-Flyveklubben og landets andre flyveklubber, lufthavne samt det danske luftfartserhverv.

R.S.T. flyveklub blev stiftet 30. okt. 1963, og var hoved kræfterne bag oprettelsen af Stauning lufthavn.

Vi er en upolitisk klub, der med et aktivt foreningsliv søger at udbrede kendskabet til privatflyvning i Vestjylland.

Klubben har i dag godt 70 medlemmer. En medlemsskare der strækker sig fra studerende til advokater.

Blandt klubbens medlemmer er der flere der selv ejer et fly eller nogle stykker er gået sammen og operere i fællesskab et fly.

Blandt disse fly er der en overvejende del i kategorien veteranfly, konsekvensen af lovforslaget kan blive at disse gamle historiske fly kommer til at stå på jorden og forfalde eller solgt til udlandet, da det bliver alt for kostbart at holde dem luftdygtige.

En ændringen af loven vil medfører, at kun en meget lille gruppe særdeles velhavere vil have økonomi til denne dejlige hobby.

En anden konsekvens er sikkerheden. Der vil være en masse piloter der ikke har økonomi til at flyve de timer der skal til for at opretholde en forsvarlig rutine, det vil medfører flere havarier.

For at holde udgifterne nede vil fristelsen til at flyve "sort" taxi flyvning og andre ulovligheder der kan udføres med fly også blive større.

Vi vil i RST- flyveklub opfordre til at den danske Skatteminister gør følgende:

- 1) Udsætter datoen for lovens ikrafttræden, således at der vindes tid til en grundig undersøgelse af lovforslagets konsekvenser for landets flyveklubber og luftfartserhvervet.
- 2) Igangsætte en dialog med landets flyveskoler, luftfartsselskaber, flyudlejningsselskaber, flyejere, flyveklubber, flyvningens interesseorganisationer samt andre i luftfartserhvervet som måtte blive påvirket af lovændringen.
- 3) Justerer lovteksten således at de negative konsekvenser for den danske luftfart og for ejere af privatfly minimeres.
- 4) fritager veteranfly for denne momslovgivning således de kan bevares luftdygtige og på Danske hænder.

Mvh.

RST-Flyveklub

Afgift	07-211-1
Akt nr	132

20655

13. Sept 2007

SCANNET
Service Center

INDGÅET

14 SEP. 2007

Til Skatteministeriet. Afgift

gsk: done dan

Jeg og min mand, som er h.h.v. sygeplejerster og mekaniker, har flyvning som hobby.

Gebyrene har gennem de seneste år taget noget der ligner en himmelstigning, men vi forsøger at klare det alligevel. Selvom vi er 67 og 74 år arbejder vi fortsat, - heldigvis er vi sunde og raske. Endnu da.

En forlængelse af priser vedr. flyvning på 25% vil gøre det umuligt for os at fortsætte vor hobby yderss vanskeligt, - og vi kan risikere at stille os op i køen af statsløse på hjælp til at få tiden til at gå, hvis vi da ikke går helt i stå. Flyvningen holder os intellektuelt i gang, vi bliver indfodret af naturens kræfter, og vi har glæden ved at kunne lære fra os til andre. Vi har klare indikationer på, at vi er til glæde og nytte.

Tanke jer om endnu engang!

Med venlig hilsen



Niels Christian

YRSA STENILD CHRISTIANSEN

SYGEPLEJERSKE

BØSTRUPVEJ 57

7840 HØJSLEV

97539040

Afgift

07-211-1

AKR D:

132

VIGGO CHRISTIANSEN

HÆRVEJEN 3, BOV

6330 PADBORG

746713 71

SCANNET
Service Center

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

10/9-2007

INDGÅET
13 SEP. 2007
Afgift**Høringsvar vedr. forslag til lov om ændring af momsloven**

Den foreslåede lovændring vil ramme store dele af dansk luftfart urimeligt hårdt fordi næsten alle aktiviteter i branchen med ét bliver væsentlig dyrere og medfører konkurrenceforvridning til ugunst for danske virksomheder. Ændringen vil således betyde et stort tab af arbejdspladser indenfor General Aviation (GA)-branchen, hvilket samtidig også betyder tab af indtægter for det offentlige.

Den i forvejen meget kostbare pilotuddannelse vil opleve en fordyrelse, der vil gøre danske flyveskoler ukonkurrencedygtige.

Ændringen er i modstrid med regeringens erklærede skattestop-politik, og det er forstemmende som borger at tænke på, at forslaget samtidig ensidigt stiller Danmark dårligere i forhold til andre lande.

Det korte tidsforløb for tilpasningen til EU's regler er ikke rimeligt. Ændringen bør udskydes for at give mulighed for en grundigere behandling af emnet således, at de u hensigtsmæssige virkninger kan undgås.

Venlig hilsen,

Henrik Bjørn Hansen
Priorvej 11, 2E
2000 Frederiksberg.

Afgift

07 - 211 - 1

Akt nr

100

SCANNET
Service Center

Skive den 11/9 2007

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att Lone Lau JensenINDGÅET
15 SEP. 2007

Afgift

Høringssvar ang. ændring af momsloven i forbindelse moms på fly, reparationer, reservedele, flyanvendelse til uddannelse. etc.

Den påtænkte ændring vil påføre GA-flyvning en fordyrelse på hen imod 30 %. Dette vil uvægerlig ramme privatflyvningen hårdt og være indledning til dens afvikling, i en i for vejen hårdt plaget gebyrmiljø. Det synes mærkeligt at man vil indføre en så drastisk lovændring, tilligemed med meget kort varsel, uden at granske følgerne meget nøje.

Som privatflyver siden 1967, flyejer siden 1971 har jeg igennem ulønnet klubarbejde været medvirkende til et ikke ubetydeligt antal unge har fået deres pilotuddannelse, ligeledes andre luftfartsrelaterede uddannelser. Unge mennesker bruger ofte klubberne for at finde ud af om det er noget for dem, inden de går ud og låner op mod en halv mio til den endelige uddannelse. En måde man i Danmark kommer videre på inden for luftfart, og som klubberne landet over har været sig klart bevidst igennem mange år. Personaleafgangen fra det danske flyvevåben kan jo ikke nær dække luftfartens behov i Danmark.

Grundlaget for uddannelse på denne måde vil forsvinde, til skade for samfundet.

Dette burde være alt nok til at standse lovindgrebet.

Hvis indgrebet var af national nødvendighed økonomisk, ville det være forståelig, men provenuet vil over tid svinde ind. Hvis der bliver noget vil administrationsomkostningerne formentlig sluge hvad der måtte være tilovers, til gavn for hvem?.

I det hele taget en mærkelig handling i en skattestopperperiode

Hagbard Storgaard
Dølbyvej 9
7800 Skive

Afgift	07-211-)
Akt nr	101

20290

Hans Schmidt
 Rantzausmindevej 113
 DK 5700 Svendborg
 Tlf. +45 40169651 – Fax +45 24123019

hans.schmidt@get2net.dk

Svendborg, den 12. sept. 2007

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

SCANNET
 Service Center

INDGÅET
 13 SEP. 2007

Vedr. høringssvar på forslag om moms på flybranchen.

Afgit

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 livlinje 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 ligegyldigt, 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 højtlønnede 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



Afgit

07 - 211 - 1

Akt nr

104

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

Service Center
SCANNET

11.-9.-2007

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 indførsel 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 indførsel af flymoms.

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

Per G. Jakobsen

Per Jakobsen
Krogagervej 52
8983 Gjerlev J.
Tlf. 40512504
CVR 80065752

Afgift	07 - 211 - 3
Akt nr	107

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

SCANNET
Service Center

INDGÅFT
13 SEP. 2007
Afgift

Skagen, den 12. september 2007

Vedr. moms på flyvning.

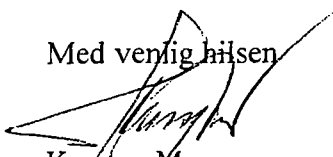
Jeg har med gru læst at al flyvning nu bliver pålagt moms.

Vi er en gruppe almindelige lønmodtagere der sammen ejer et lille privatfly, og med den melding omkring moms kan vi godt vinke farvel til vor lille klub som har eksisteret i snart 12 år.

Jeg mener at dette forslag kan gøre det endnu sværere for privatflyvningen i Danmark som i de seneste år stort set ikke har haft tilgang af nye piloter. Jeg frygter at de få der forsøger at holde liv i deres hobby, vil spare mest muligt på vedligeholdelsen med risiko for flere ulykker.

At pålægge en udgiftsstigning på 25% fra den ene dag til den anden vil være dødsstødet for privatflyvningen i Danmark.

Med venlig hilsen


Karsten Mose
Drejerstien 5
9990 Skagen

Afgift	07 - 211 - 1
Akt nr	108

20278 46-12 109

Fam. Smits

Asgaard · Hæsumvej 95 · DK-9530 Støvring

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

SCANNET
Service Center

INDGÅET
13 SEP. 2007

Afgift

Hæsum 7. September 2007

Vedr.: Moms på fly i Danmark

Kære Lone Lau Jensen,

Det er med stor sorg at have erfaret at man i Danmark nu vil til at belægge flytrafik med moms. Vi har jo takket været vores forbehold fra 1973 (indtil dette gik galt ved 6. moms direktiv, hvis jeg erindrer korrekt) været forskånet for at blive afkrævet moms af ikke kommerciel flyvning.

Danmark er jo opdelt i mange små landsdele, for os som bor i det nordlige Jylland, er mulighederne for forbindelser ud af området begrænset betydeligt, hvorfor flyvning i ikke kommercielt fartøj, giver os mulighed for at bevæge os rundt på næste lige vilkår med dem som bor i og omkring de store knude punkter.

Indførsel af moms i Danmark vil afgjort få stor indflydelse på vores muligheder for at bevæge os rundt, udover det faktum, at de små provins lufthavne nok vil få problemer med deres overlevelse, hvis dette måtte blive indført.

For vores vedkommende vil det betyde tab af i hvert tilfald flere arbejdspladser, hvorfor vi håber at ministeriet vil betænke sig endnu engang før man indfører denne ødelæggende prisforhøjelse, for at afvægre at nogen har misbrugt systemet

Med venlig hilsen

~~Marinus Smits~~
~~Privat pilot og flyejer~~

Afgift	02-211-1
Akt nr	109

+6-D
20267

HELGE H. NYGAARD
Ndr. Strandvej 38
2791 Deagør

SCANLINE
Service Center

SKATTEMINISTERIET
Nicolai Egtveds Gade 28
1402 København K

Att. Lone Lau Jensen

Undertegnede medlem af AOPA ejer og bruger af OY-BGW med hangar i Roskilde Lufthavn medeler herved, at jeg fuldtud bakker op om høringssvaret fra GA-brancheforeningen.

Med venlig hilsen



Afgift	2007-21-0001
Akt nr	112

Carsten Sartori
Strandboulevarden 114 1.tv.
2100 København Ø

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

SCANNED
Service Center

Østerbro 12. september 2007

Høringssvar til forslag til lov om ændring af momsloven.

Den foreslåede lovændring vil have katastrofale konsekvenser for det danske luftfartserhverv, og jeg skal opfordre til at den danske Skatteminister gør følgende:

- 1) Udsætter datoen for lovens ikrafttræden, således at der vindes tid til en grundig undersøgelse af lovforslagets konsekvenser for luftfartserhvervet.
- 2) Igangsætter en dialog med landets flyveskoler, luftfartsselskaber, flyudlejningsselskaber, flyejere, flyveklubber, flyvningens interesseorganisationer samt andre i luftfartserhvervet som måtte blive påvirket af lovændringen.
- 3) Justerer lovtæksten således at de negative konsekvenser for det danske luftfartserhverv minimeres.

Begrundelse:

Luftfarten er i bogstaveligste forstand et globaliseret erhverv i hård konkurrence. Piloter er mennesker, som er indstillet på at leve i en kuffert med hele verden som arbejdsplads. Flyvemaskiner kan hurtigt bringes til andre lande hvor reparationer kan udføres billigere, ligesom flyvemaskiner kan udflages til lande med generelt lavere omkostningsniveau.

Luftfartserhvervet er således særdeles følsomt og mobilt hvis omkostningerne i et land afviger fra omkostningerne i et andet land.

Danmark generelt har som bekendt et højt omkostningsniveau i forhold til andre lande. Dette belaster allerede i dag det danske luftfartserhvervs konkurrenceevne. Hertil kan tilføjes at Danmarks nationale luftfartsmyndighed - Statens Luftfartsvæsen - opkræver Europas, ja sandsynligvis hele verdens, højeste gebyrer for sine lovpligtige ydelser til erhvervet.

Således er konkurrencebetingelserne for danske virksomheder allerede vanskelige i dag, og erhvervet i Danmark overlever kun i kraft af den nuværende momsfritagelse. Hvis hele branchen pålægges en 25% prisstigning vil konkurrencesituationen overfor udlandet blive så skæv at virksomhedslukninger på striben vil være konsekvensen.

Uddannelsen af professionelle piloter vil rammes først. En uddannelse til professionel erhvervspilot koster i dag cirka 600.000 kr. i Danmark. Den samme uddannelse kan fås for ca. 450.000 kr i f.eks. England, Spanien eller USA. Da pilotuddannelsen er 100% selvfinansieret skal en ung dansk pilotaspirant allerede i dag være temmelig idealistisk for at tage sin uddannelse i Danmark. Hvis prisen i Danmark stiger yderligere 25%, så vurderer jeg, at de fleste pilotaspiranternes idealisme slipper op, og de vil enten fravælge pilotuddannelsen eller tage den i et andet land.

Uden pilotelever lukker de danske flyveskoler, og i kølvandet lukker de taxaflyveselskaber, udlejningsselskaber, flyveklubber og anpartsforeninger som leverer de småfly som piloteleverne benytter til opkvalificering og træning. Flyværksteder og flyvepladser vil herefter ikke have et kundeunderlag, og lukker som sidste kapitel i almenflyvningen i Danmark.

Hvis man nedlægger hele luftfartserhvervet, vil mange arbejdspladser og skatteindtægter gå tabt, og Danmark vil miste en del af sin trafikale infrastruktur, herunder muligheden for flyforbindelse til en række danske småøer uden fast broforbindelse.

Jeg har vanskeligt ved at se at nogen har fordel af denne situation, og jeg opfordrer som sagt skatteministeren til, at man ændrer lovforslaget, eller i det mindste tager sig tiden til en anstændig dialog med erhvervet, så man får belyst alle konsekvenser, inden man trækker eksistensgrundlaget væk under et helt erhverv. Den nuværende tidshorisont frem til 1. januar 2008 er alt for kort.

Med Venlig Hilsen



Carsten Sartori
Ingeniør, Pilot og flyejer

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	102

Fra: Lene Skov Henningsen
Til: Kirsten Hoffmeyer <kh@skm.dk>; Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 14-09-2007 12:51:52
Emne: Videres.: Flymoms

>>> "Sven-Erik Hørmann" <SEH@samcon.dk> 09/14/07 12:46 >>>
Kære Lene Skov Henningsen.

Jeg skal venligst bede dig overbringe vedhæftede høringssvar til din kollega Lone Lau Jensen - jeg har desværre ikke hendes adresse. Samtidig tak fordi Lone, havde tid til at give mig et uddybende svar på mine spørgsmål som jeg sendte til dig.

Go'weekend
Mange hilsner

Sven-Erik Hørmann

Ps. håber du er kommet over forkølelsen

Med venlig hilsen
samcon
Sven-Erik Hørmann

samcon
Hundige Storcenter 2A
2670 Greve
seh@samcon.dk
www.samcon.dk
mobile: +45 26 71 64 54

- Rekruttering / Headhunting
- Organisations udvikling
- Personale udvikling
- Uddannelse
- Salgstræning
- Teambuilding - Coaching
- Salgsoptimering
- Markedsanalyse
- Tabte ordrer analyse
- Kunde- og medarbejder-tilfredshedsanalyse
- Reklamationsbehandling
- Køb og salg af virksomheder

Værdibaseret samarbejde - med fokus på mennesker og resultater

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

Høringssvar vedrørende lovforslag om flymoms fra Digidan Aps, Rugbjerg 41, 2670 Greve

I fortsættelse af behagelig samtale både med dig og Lene Skov Henningsen skal jeg hermed fremkomme med mine bemærkninger til ovenstående lovforslag.

Synspunkter der dækkes af ca. 400 ejere af letvægtsfly i Danmark.

Et letvægtsfly er en en-motores flyvemaskine, der kan medtage op til 2 personer – flyets egenvægt må ikke overstige 375 kg.

Disse fly erhverves primært af private - der for beskattede optjente kroner ønsker at udleve drømmen om at være fri som fuglen.

Flyet er ikke underlagt de samme restriktioner i forbindelse med årlige check og vedligehold, som større fly – vedligeholdelsen og omfanget heraf – er alene op til den pågældende ejer.

Indførelse af en 25% moms på disse fly vil fremover få alvorlige økonomiske konsekvenser for disse ejere – ikke alene stiger flyene, men også reservedele og vedligehold vil stige tilsvarende – en omkostningsstigning, der vil medføre at mange må opgive denne hobby, ligesom man kan frygte, at nødvendige vedligehold ikke vil blive udført.

Som udgangspunkt har vi ikke noget imod :

- der sker en harmonisering af lovgivningen indenfor EU
- at rige udlændige hindres i at købe billige fly via danske mellemmand.

men her er tale om en gruppe private mennesker – som ikke har firmaer, hvor momsen kan fratrækkes – tværtimod slår forhøjelsen direkte igennem over for denne gruppe.

Vi skal derfor foreslå at denne type fly friholdes fra lovforslaget – vi stiller naturligvis gerne op til en drøftelse af de nærmere detaljer i forbindelse med en undtagelsesbestemmelse.

Subsidiært at lovforslagets ikrafttræden udskydes en periode – eksempelvis 3 år – så der bliver tid til en nødvendig tilpasning indenfor dette område.

Med venlig hilsen

Sven-Erik Hørmann

Digidan Aps, Rugbjerg 41, 2670 Greve - digidan@post3.tele.dk

Fra: Bitten & Henry <henry-bitten@schou.mail.dk>
Til: ilj@skm.dk <ilj@skm.dk>
Modtaget: 13-09-2007 20:46:19
Emne: Hørings svar

Herved fremsendes hørings svar til den foreslåede ændring vedr. lov om flymoms.
Gennem årene er der sket mange ændringer i lovgivningen, bl.a. urimelige gebyrstigninger, afgifter og indskrænkninger til skade for privatflyvningen der stagnerer.

Personlig er det som pensionist en kamp for mig at bevare min interesse. Trods hjemmebygger af mit fly og stor sparsommelighed bliver det stadig sværere.

Der findes mange former for flyvning, bl.a. rekreativ svæve og motorflyvning på klubbasis, hjemmebyggede fly og veteranfly der holdes flyvende.
Enhver fordyrelse som afgifter og gebyrer samt indskrænkninger virker hæmmende på den form for flyvning.
Rimelige forhold kunne give mange flere mennesker den glæde det er at kunne flyve en tur og se tingene i et andet perspektiv.

Jeg protesterer på den foreslåede ændring af momsloven og håber på at der må findes en løsning der

tilgodeser almenflyvningens forhold, evt. ved at lade forholdene være som de er.

Med venlig hilsen

Hjemmebygger og privatflyver gennem 50 år

Foilkpensionist

Henry Schou.

Jyllandsgade 48

6700 Esbjerg

TDC Bredbånd for 0 kr.
- Spar 695 kr. Se <http://tdc.dk/freemaitilbud/>

Denne mail er sendt via Mail på TDC Online
- Læs mere om TDC's mailtjeneste på <http://mail.tdconline.dk/>

Fra: "Villi Seemann" <villi@seecom.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
CC: lr@delacour.dk <lr@delacour.dk>
Modtaget: 14-09-2007 11:13:05
Emne: Høringssvar vedr moms på fly og deraf afledte ydelser

V.H.Seemann
24 Moseager
DK-2640 Hedehusene

07-09-13

Til: Skatteministeriet
Att. Lone Lau Jensen
llj@skm.dk

Emne : Høringssvar vedr lovforslag om fly moms

Der er fremsat forslag om 25% moms på fly og hertil relaterede ydelser. Det fremsatte forslag forekommer unuanceret og ikke specielt gennemtænkt. Da Danmark er et af de lande der har den højeste moms sats i Europa, vil dette ikke bidrage til harmoniseringen inden for EU.

Danmark har netop på grund af momsfritagelse på fly og deraf afledte ydelser, haft meget arbejde for kunder i vores omkringliggende lande (Belgien, England, Holland, Norge, Skotland, Sverige, Tyskland). Disse arbejder, og deraf afledte arbejdspladser og skattegrundlag, vil falde helt bort i det øjeblik vi får en moms sats der er højere end vore omkringliggende lande. Derudover kan man antage at strømmen vender, d.v.s. arbejder der før blev udført i Danmark vil blive udflaget til de lande omkring os der har lavere momssatser, med yderligere reduktion i arbejdspladser og skattegrundlag.

Alle erhverv har brug for at vi har piloter til at flyve vores fly. Hvis prisen på en pilotuddannelse pludselig stiger med 25%, er det helt sikkert at mange flere piloter vil skaffe sig deres uddannelse i andre lande hvor uddannelsesomkostningerne er lavere (USA, Sydafrika, Spanien, Portugal), med deraf følgende reduktion i stabene på de eksisterende flyskoler i Danmark, eller helt lukning af flere af dem p.g.af reducert elevunderlag. Det medfører afskedigelser, mindre arbejder til værkstederne, og det ligner en dødsspiral for general aviation erhvervet i Danmark..

Mvh

Villi Seemann

Fra: "Poul Erik Vittrup Jensen" <kepev@webspeed.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
CC: PETER EGE OLSEN <peterol@post3.tele.dk>
Modtaget: 12-09-2007 09:32:45
Emne: Høring ang . moms på privatflyvning.

Til Skatteministeriet.
Att. Lone Lau Jensen.

Den påtænkte indførelse af moms og brændstofafgift fra 1.1.2008 forekommer meget lidt velovervejet, p.g.a.de virkninger ,det vil få for privatflyvningen i DK.

Det ville være i god overensstemmelse med dansk sædvane, at inddrage de relevante berørte interesseorganisationer i drøftelser forud for ændringer i den nuværende lovgivning.

Med venlig hilsen,

P.E. Vittrup
Pens. Luftkaptajn
Medejer af OY-ADW

--

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.
Den har indtil videre sparet mig for at få 33 spam-mails.
Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails.
Hent gratis SPAMfighter her: <http://www.spamfighter.com/lda>

Fra: "Finn Skjoldborg" <finmail@stofanet.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 12-09-2007 21:30:00
Emne: Ændrede momsregler vedrørende luftfartøjer.

To whom it may concern.

Den foreslåede ændring af momsreglerne vedrørende anskaffelse af og arbejde på luftfartøjer tyder på manglende indsigt fra skattemyndighedernes side. Det, som vil blive hårdest ramt ved det nævnte tiltag, er "småflyvningen". Det vil sige flyvning med mindre fly, som bl.a. omfatter skoleflyvning.

Der vil i de kommende år blive stor efterspørgsel på piloter, som selv uden omkostningsstigninger vil blive svær at dække. Med den varslede moms vil uddannelsen af trafikpiloter blive ca. 20% dyrere end de op til 800.000 kroner, som de unge mennesker idag skal betale. Det kan man ikke byde dem.

Om igen, please.

Med venlig hilsen

Finn Skjoldborg
Fredericiagade 22. 4.
6000 Kolding

Fra: "Povl Toft" <ptoft@webspeed.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
CC: Jens Toft <toftair@mail.dk>
Modtaget: 13-09-2007 22:52:58
Emne: Høringssvar flymoms

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 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

Povl Toft
PT Luffoto
Gotlandsgade 9
6950 Ringkøbing

Tel: 9732 4626 Mob: 2147 5426
e-mail: ptoft@webspeed.dk

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

Vedr. høringsvar 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.

OVERSET BRÆNDSTOFAFGIFT SOM OGSÅ INDFØRES 01.01.2008

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.

Nævrende 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

FLYUDDANNELSEN FLYTTES TIL USA

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.

Og så taler vi kun om de unge mennesker som tager en professionel pilotuddannelse – fra selskabet 'GoFlyWithUS', som specialiserer sig i at sende europæere og specielt danskere på engelske pilotskoler i USA, oplyses det, at der hver måned er mellem 5-10 dansker, som rejser over for at tage et privat flycertifikat. Dette tal vil mangedobles, hvis momsen indføres. Og de kommer hjem med engelsk JAR-certifikat, hvor alle gebyrer etc ryger til England – ikke til SLV og dermed Danmark. Med andre ord mister vi også fremtidig indtjening i form af certifikatgebyrer.

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

NYUDDANNEDE DANSKE PILOTER BLI'R I UDLANDET FOR AT FÅ TIMER

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. Eksempler er Anholt, Læsø, Endelave etc.

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.

TAXAFLY I DANMARK MÅ LUKKE

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. Og hvis de trods momsens alligevel kan holde næsen oven vande, så vil manglen på unge piloter udsulte dem.

Taxaselskaberne er nemlig det sted de nyuddannede bygger deres timeantal op.

ØKONOMISK STRAF AF DE SMÅ DANSKE ØER

Hvis momsens indføres fjernes også en del af de små danske øers økonomi. Øer som Endelave, Samsø og Anholt har mange private flyvemaskiner fra resten af Danmark, som i sommerhalvåret kommer og lander. Piloter og passagerer overnatter, spiser og bruger deres penge på øerne. Med den forslåede moms vil privatflyvningen – og besøgene på øerne – tage et brat dyk nedad, styrter ned så at sige – og DET vil ramme HÅRDT økonomisk på de små øer.

HØJT SPECIALISEREDE ARBEJDSPLADSER FORSVINDER TIL UDLANDET

Momsen rammer også virksomheder, der foretager reparation og vedligeholdelse af fly, hvor deres gode renommé i kombination med konkurrencedygtige priser 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 nemlig 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 højtlojnnede personer, der bliver tvunget til udlandet, og deres incitament for senere at flytte familiebasen til Danmark, vil alene pga. af beskatningen, være meget lille.

ANDRE LANDE HAR SÆRREGLER

Til sidst - 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. Masser af andre EU-lande opretholder nationale særregler. Det kan vi også i hvert fald i en overgangsperiode.

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

PAUSE - TAK!

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 loven, således at man får involveret alle de parter, som jeg er bange for, ikke har forstået hvilke voldsomme effekter dette forslag vil have på både den professionelle luftfart og på den private luftfart eller flyvning, som foregår ude i Danmark i de mange private flyveklubber.

Med venlig hilsen

Mads Wallentin, luftfartsjournalist (dj)
Trondhjemsgade 3
2100 København Ø
ph. 30 100 107

Ejstrupholm den 13. september 2007

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

Hørings svar vedr. forslag til 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

Hvis dette forslag vedtages vil det få alvorlige konsekvenser for Ejstrupholm Flyveklub og klubbens medlemmer.

Ejstrupholm Flyveklub er stiftet i 1966 og har ca. 32 medlemmer. I alle årene er klubben drevet på privat basis uden tilskud fra det offentlige. Udover motorflyvning anvendes Ejstrupholm Flyveplads også af svæveflyvere som alternativ plads, ligesom pladsen også anvendes af faldskærmspringere.

Såfremt fremsatte lovforslag om flymoms vedtages vil det medføre betydelige ekstra omkostninger for flyejere og brugere.

Det vil sandsynligvis betyde at den enkelte pilot ikke vil flyve så mange timer og dermed opnå mindre flyvererfaring, med risiko for flere uheld.

Samtidig må man forvente, at flere vil sælge deres fly, da de øgede priser betyder, at man ikke længere har råd til denne sport.

Mindre antal fly, vil samtidig være med til af beskæftigelsen på bl.a. værksteder falder. Mindre aktivitet betyder mindre indtjening og dermed mindre skattegrundlag.

Det samme vil være tilfældet for bl.a. instruktører, færre fly og dermed færre piloter, betyder mindre arbejde og dermed mindre indtjening og mindre skattegrundlag.

På Ejstrupholm Flyveplads er der på nuværende tidspunkt 5 fly. I gennemsnit bliver der fløjet ca. 100 timer pr. fly. For den enkelte flyejer betyder det ekstraomkostninger til brændstof alene på ca. kr. 15.000. Hertil kommer ekstraudgifter til moms af reparationer mv. Efter vor opfattelse er det en ganske voldsom og urimelig stigning som indføres med ganske kort varsel uden af den enkelte flyejer og flyveklub har haft mulighed for at disponere i forhold hertil.

Vi opfordrer på det kraftigste Skatteministeriet til at arbejde for at dette forslag ikke vedtages i sin nuværende form. men at lovforslaget bliver bedre gennemarbejdet og ændret således man ikke lægger en urimelig økonomisk byrde på flyveklubbens medlemmer.

Med venlig hilsen
Ejstrupholm Flyveklub
Formand for flyveklubben

Ejgil Jespersen

**Bent Esbensen
Gl. Vardevej 213
DK-6715 Esbjerg N**

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

Esbjerg, 12 august 2007

Vedr.: Høringssvar vedr. forslag om flymoms

Forslaget om ændring af momsloven, så fly, dele til fly og levering af serviceydelser til fly efter 1. januar 2008 bliver belagt med 25% moms vil – efter al sandsynlighed – have følgende negative effekter:

- Ifølge Skatteministeriets egne beregninger vil forslaget om flymoms medføre et negativt provenue for staten på ca. kr. 200 mio. p.a.
- Som en følge af nugældende regler kommer mange udenlandske flyejere til Danmark for at få foretaget service, malearbejde og reparationer på herværende værksteder. Det må forudses – i det omfang Danmark vælger at indføre en momssats på arbejde på fly, som er den højeste i EU – at denne trafik vil ophøre. Desuden vil danske flyejere vælge at flyve flyene til eftersyn i lande med en lavere momssats (f.eks. Tyskland med 19%). Som konsekvens heraf vil virksomhederne i branchen blive tvunget til at foretage afskedigelser af personel, som næppe vil kunne opsuges i andre brancher.
- Mange ejere af danske veteranfly, som er kulturhistoriske objekter mere end bare fly, vil opleve, at en, måske p.g.a. mange administrative udgifter forbundet med at eje og drive et fly, anstrengt økonomi bliver presset udover bristepunktet, hvis service, reservedele og udgifter til vedligehold af certifikater bliver belagt med 25% moms. Derved risikerer Danmark at miste en stor del af sin tekniske kulturarv.

Sammenfattende kan det siges, at ejere af private fly har disponeret på grundlag af en mangeårig praksis, hvorefter fly – i lighed med skibe over 5 brt. – var fritaget for moms. Desuden har den del af flybranchen, som servicerer og vedligeholder private fly jo også baseret sin forretning på de af Danmark vedtagne regler om momsfrihed for fly.

I det omfang, den danske regering ønsker at ændre på dette forhold, vil det – for såvel virksomhederne i branchen som de private interessenter – med rette kunne opfattes som et brud på skattestoppet, idet vi alle rammes af en forhøjet skat, som ikke modsvares af en tilsvarende lettelse.

Desuden må man rimeligvis give ejere af fly og værksteder m.m. en længere tidsfrist til at omstille/afvikle ejerskab og virksomheder/ansættelsesforhold end fra 24. august til 31. december. Lovforslaget kommer som en tyv om natten, der – på særdeles radikal vis – ændrer på kalkulationer og budgettering, som omhandler ejerskabet eller virksomhedsdriften.

**Bent Esbensen
Gl. Vardevej 213
DK-6715 Esbjerg N**

Skatteministeriet

Side 2

Niolsi Eigtveds Gade 28

1403 København K

Att.: Lone Lau Jensen

Det må med rimelighed kunne forventes, at de ejere, som allerede har anskaffet og indregistreret fly pr. 31. december 2007, tilbydes en overgangsordning, hvorefter levering af serviceydelser til disse fly er momsfri i en anstændig periode. Ikke alene moms på reparation og reservedele vil jo ramme hårdt fra 31. december 2007; også afgift på brændstof kommer aldeles pludseligt oveni.

Det er vel helt rimeligt, at EU ser med skepsis på, at Danmark fungerer som momsfrit importland for – undertiden særdeles kostbare – fly. Der er heller ikke noget principielt i vejen med at momsbelægge handel med fly; dog således, at de fly, som allerede er registrerede i Danmark pr. 31. december 2007, vil kunne omsættes til den nuværende momssats.

Dermed er 'moms-hullet' i loven jo lukket og EU's ønsker imødekommet. Så kunne ydelser af service og reservedele til fly og skibe over 5 brt. sagtens fortsætte uændret. Dette kunne spare den danske stat for adskillige hundrede millioner af kroner om året; skattestoppet ville være intakt og ejere af værksteder, som servicerer private fly kunne fortsætte deres forretning til gavn for os alle.

Med venlig hilsen

Bent Esbensen

Fra: Henrik Nordetsgaard Jespersen <forvalterjespersen@hotmail.com>
Til: Lone Lau-Jensen <lj@skm.dk>
Modtaget: 13-09-2007 14:03:24
Emne: Brændstofpriser på privatflyvning

Til Skatteministeriet
Att. Lone Lau Jensen

Hillerød, den 13. september 2007

Vedr. brændstofafgift på privatflyvning

Som flyejer har vi fulgt orientering omkring forslag om brændstofafgift på privatflyvning og endvidere med pålæggelse af moms.

Vi er meget ked af den udvikling der er sket på privatflyvning mht. omkostningsniveau både til Statens Luftfartsvæsen men også den generelle omkostninger til privatflyvning. Derfor er det os meget udfordrende at der er forslag til, at der skal pålægges afgift på privatflyvning og samtidig tillæges moms. Det vil i vores tilfælde betyde, at timeprisen vil stige med over 200 kr. i timen og hvor økonomien samtidig er meget stram.

Vi vil derfor på det kraftigste opfordre til, at denne afgift ikke bliver pålagt privatflyvning.

Med venlig hilsen

Nordestgaard Jespersen
Drejervej 29
7451 Sunds
nordestgaard@nypost.dk

og

Henrik Nordestgaard Jespersen
Fuglebjergvej 7
3400 Hillerød
forvalterjespersen@hotmail.com

Connect to the next generation of MSN Messenger
<http://imagine-msn.com/messenger/launch80/default.aspx?locale=en-us&source=wmailtagline>

Fra: "Ole Sanggaard Knudsen" <ole.knudsen@mail.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 13-09-2007 20:02:18
Emne: Høringssvar vedr. "Forslag til lov om ændring af momsloven af 24. august 2007"

Risskov, den 13. 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 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 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.

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 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

Ole Sanggaard Knudsen
Engblommevej 32
8240 Risskov

Fra: "Knud Johansson" <knudjohansson@hotmail.com>
Til: <llj@skm.dk>
Dato: 12-09-2007 21:13
Emne: ndring af momsloven 34 moms p fly

Att.: Lone Lau Jensen

Som flymekaniker vil jeg gerne påpege det uheldige i, at der pålægges moms på vedligeholdelse af privatfly.

I den nordlige del af Danmark er der flere virksomheder, der udfører vedligeholdelse på norske og svenske privatfly, fordi vi idag er i stand til at udføre dette uden at opkræve moms, som de har i Norge og Sverige, til trods for at timeprisen for vedligeholdelse er lavere i disse to lande på grund af den lavere kronekurs. Hvis vi skal opkræve moms, er vi ikke længere konkurrencedygtige og vi vil miste indtjening og arbejdspladser.

Det samme vil gøre sig gældende i den sydlige del af Danmark, hvor der ligeledes er flere virksomheder, der til dels lever af at udføre vedligeholdelse på tyske privatfly. Hvis vi skal opkræve moms, vil det have katastrofale følger for disse værksteder.

Man kan også frygte, at ejere af danske fly vil flyve til udlandet for at få udført deres vedligeholdelse der, da det kan udføres billigere der på grund af den lavere moms i Tyskland og den lavere kronekurs i Norge og Sverige. Eksempelvis kan anføres, at flyvetiden mellem værkstedet i Padborg og værkstedet i Flensborg er ca. 5 min.

Med venlig hilsen

Knud Johansson
flymekaniker
Rosenvænget 5 B
9440 Aabybro

Express yourself instantly with MSN Messenger! [MSN Messenger](#) Download today it's FREE!

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

Frederikssund, den 12. september 2007

Høringssvar angående momslovsændring vedrørende fly.

Idet jeg henviser til det den 24.08.2007 udsendte høringsforslag med forslag til ændring af momsloven, herunder § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. fly, anmoder jeg hermed om, at denne ændring af momsloven undergives en langt mere seriøs behandling, med deltagelse af repræsentanter for branchen.

Jeg er ansat som flymekaniker i Roskilde Lufthavn indenfor General Aviation. Desuden er jeg ejer af et lille ældre privatfly, selvom jeg absolut ikke er nogen rigmand. Da branchen er mit levebrød, frygter jeg virkelig den foreslåede ændring, som jeg forudser vil få meget alvorlige konsekvenser for hele branchen, og en hel del følgevirkninger oveni, hvilket jeg ikke kan forestille mig er hensigten med forslaget.

Under de nuværende forhold er vi, på trods af høje lønninger, miljøkrav og høje afgifter til Luftfartsvæsenet, konkurrencedygtige overfor udlandet, hvorfor såvel danske som udenlandske flyejere får udført vedligeholdelse, reparationer mm. af deres fly i Danmark. Med den foreslåede momsændring vil dette nok ikke mere være tilfældet, hvilket sandsynligvis vil medføre et stort tab af arbejdspladser og være ødelæggende for hele denne del af luftfartsbranchen.

Den foreslåede momsændring vil endvidere få store konsekvenser for uddannelsen af nye piloter, idet prisen for den i forvejen meget dyre uddannelse som en konsekvens heraf vil stige voldsomt. Set i lyset af, at Danmark er et af de førende lande i EU inden for uddannelse af piloter, er det første land til at implementere den nye pilotuddannelse, MPL, der er en stor eksportsucces, og har Nordens største flyveskoler, er det sørgeligt at kunne forudse, at dette også vil blive ødelagt, såfremt forslaget om en momsændring vedtages og gennemføres i sin nuværende form.

Forslaget forudses også at ville medføre mange flere alvorlige konsekvenser, både for branchen, men også mange andre, bl.a. de kommuner, der driver lufthavne i Danmark; manglende kunder til værkstederne vil medføre en nedgang i lufthavnstrafikken, og dermed en nedgang i lufthavnenes indtægter.....osv. osv.

Da konklusionen således må være, at der ikke har fundet en samlet konsekvensberegning sted i forbindelse med den foreslåede momsændring, anmoder jeg hermed om, at forslaget bearbejdes nærmere og undergives en langt mere seriøs behandling. Der bør nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter for det erhverv, som jeg som virkelig frygter, at man er ved at tage livet af, så der ved et samarbejde kan findes en acceptabel løsning, frem for at forslaget vedtages uden tanke for alle de alvorlige virkninger, det vil medføre.

Med venlig hilsen
Flymekaniker John Madsen
Blakke Møllevej 13
4050 Skibby

Fra: Bo Gaardsø <airborne@pc.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 11-09-2007 21:24:27
Emne: INDSIGELSE MOD FORESLAG OMKRING FLYMOMS!

Indsigelse mod forslag om moms på fly, mv. i Danmark

Jeg vil gerne ytre min modstand mod foreslag omkring pålæggelse af moms på GA- (General Aviation) flyvning i Danmark.

Det er mig totalt uforståeligt, at en enkelt journalist i agurketiden har haft held til at blæse en sådan stemning op, helt og aldeles baseret på uvidenhed og misundelse!

Aviser kan dagen efter kun bruges til optænding eller som indpakning af fisk, ligesom journalisten er videre mod andre artikler og temmelig sikkert har glemt alt om denne sag - men dønningerne ruller videre. Det er også let, idet der kun er få, der bliver ramt, ganske urimeligt. Hvis der regnes på tallene, kunne det måske betale sig at have denne administration ? men sagen er blot at jeg tror størstedelen af salg og registrering af fly vil forbigå Danmark og så har man kun opnået at lukke for flyvning i landet, for ikke at tale om det urimelige i at uddannelse af piloter med et vink kunne blive 25% dyrere!

Moms på PRIVATFLYVNING ? NEJ TAK!

På vegne af egne fly, registrering:

OY-RYJ

OY-RYN

OY-LAJ

Bo Gaardsø - Gaardsø Holding A/S

Med venlig hilsen

Bo Gaardsø mail to: bo@gaardsoe.dk
Damager 10 Svejstrup, Skovnæs
8900 Randers Danmark
Tlf. +458640904401

**** Username SKYPE.COM: Gaardso ****

SCANNET
Service Center

Herning 10 sept 2007.09.09

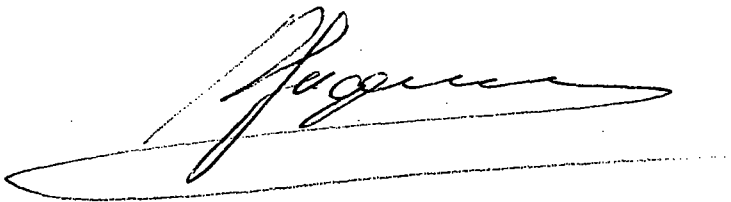
Skatteministeriet
Nicolai Eigtvedsgade 28
1402 København k.
Att. Lone Lau Jensen

Vedr: Lovforslag om flymoms.

Hvis dette forslag skal igennem vil jeg forreslå at alle selskaber i EU kommer med SAS;LUFTHANSA BA og så videre, så det ikke er enkelte firmaer der går ud over.

Forslaget vil komme til lukke mange firmaer Danmark, da vi har EU's højeste MOMS.

Med Venlig Hilsen Kaj Jørgensen Momhøjvej 48 Herning



Afgift	2007-211-0001
Akt nr	48

Fra: "Torben Schou" <tobcub@get2net.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
Modtaget: 14-09-2007 13:18:17
Emne: Ændring af momsloven privat og firmaflyvning

Att: Lone Lau Jensen /Skatteministeriet.

Idet moms loven er under ændring for privatfly m.m, har jeg denne kommentar...

Jeg er selv veteranflyejer og flymekaniker, har ejet fly i 18 år, og står selv for alt vedligeholdelse iht. gældende bestemmelser over for Statens luftfartsvæsen.

Udover dette er jeg bestyrelsesmedlem i KZ og Veteran fly klubben, hjemhørende i Stauning lufthavn, med flere lokal afdelinger rundt i Danmark. Se endvidere www.kzclub.dk <<http://www.kzclub.dk/>>

Denne ændring vil komme til at betyde at vi fjerner grundlaget for hobby flyvning i DK, især vil det betyde, at tilgangen til hobbyflyvning i fremtiden vil blive begrænset.

Flyene, som er af kultur historisk betydning (veteranfly) som deltager i opvisninger og stands ved airshow, og som folk har brugt tusindvis af timer for netop at vise hvordan tingene så ud den-gang vil få en ende.

Vi som er flyejere, har igennem årene oplevet voldsomme gebyr stigninger fra både SLV og forsikringssselskaber, den sidste var begrundet med en udpræget risiko for terror angreb, hvorledes dette hænger sammen har vi alle svært ved at forstå, når man selv låser op til sin hangar og starter fra en græsflyveplads, i et 1 til 2 pers. fly ?

Forsikringer er blevet urimeligt dyre (ca. 200 % dyrere) det har ledt til, at jeg selv har skiftet til et Tysk forsikringssselskab, som ikke kender til disse forhold for privat/hobby flyvning.

En flyejer som benytter flyværksteder til at få vedligeholdt sit fly, vil i fremtiden flyve sit fly til udlandet og få en billigere service, og dermed vil han fjerne arbejdspladser i DK.

At flybenzinen samtidig stiger 5,62 kr pr liter p.g.a afgift som også er besluttet af EU, vil for alvor lamme vores hobby.

Når man nu beslutter at nedlægge en privat flyveplads (Allerød) , står der en flok flyejere uden hangarer og startsted, det er så forskellige klubber rundt om i landet der må huse disse fly, uden noget som helst tilskud fra kommuner m.m

Mennesker i denne hobby, er i alle henseender folk som selv danner foreninger/klubber og det kræver en stor personlig indsats hos den enkelte, uden nogen form for tilskud.

Hvorfor skal vi så ydermere straffes med denne lov?

Med venlig hilsen

Torben Schou.

Torben Schou

Eschrichtsvej 37

2500 Valby

Copenhagen / Denmark

Home: +45 3617 7490

Cell: +45 4060 7490

mail: <<mailto:tobcub@get2net.dk>> tobcub@get2net.dk

12.09.2007
ANA

SCANNET
Service Center

Samme som
akt 92

Høringssvar til Skatteministeriet, J. nr. 2007-211-0001
Udkast af 24. august 2007 - Forslag til Lov om ændring af momsloven

Med henvisning til lovforslag vedrørende "Lov om ændring af momsloven" angående moms på fly skal vi, Center Air Pilot Academy (CAPA) hermed afgive vores høringssvar, idet vi finder det bekymrende, at eleverne på vor uddannelsesinstitution for piloter vil blive pålagt en væsentlig meromkostning. En merudgift, der med høj sandsynlighed vil medføre, at eleverne fremover vil fravælge pilotuddannelsen i Danmark.

CAPA er som den første trafikflyverskole i verden godkendt til den nye trafikflyveruddannelse MPL (Multi Crew Pilot License) sammen med Sterling Airlines. Der ligger mange års udviklingsarbejde fra såvel CAPA's, Sterling Airlines' samt Statens Luftfartsvæsen's side, hvilket har gjort os i stand til at være det første land i verden, der den 11. september 2007 kunne udstede certifikater til de første 4 MPL piloter. Disse har været et "forsøgshold", der har været underlagt den nye lovgivning inden for såvel JAA, Joint Aviation Authorities, og EASA, European Aviation Safety Authorities.

Træder den nye lov i kraft, anser vi dette arbejde for værende totalt spildt for Danmark, som dermed vil miste sin førende position på dette område.

Vi finder dette så vigtigt, at vi anmoder om et møde, hvor vi kan uddybe konsekvensen af at blive pålagt ændringen fra lovforslaget.

Vi har i tiden op til høringsfristens udløb korresponderet med Lone Lau-Jensen fra Skatteministeriet, hvor vi har prøvet at påvise, at konkurrerende trafikflyveruddannelser i Sverige er fritaget for moms - og ligeledes kan få købsmomsen tilbage. Dette håber vi at kunne dokumentere, inden en endelig udarbejdelse og eventuel vedtagelse af lovændringer.

Såfremt loven alligevel bliver gennemført, anmoder vi om lang overgangsperiode, således at vore igangværende elever ikke bliver ramt af denne ekstra økonomiske belastning i størrelsesordenen af kr. 60.000 til kr. 70.000 pr. pilotaspirant. En merudgift ud over den i kontrakten aftalte pris.

Venlig hilsen


Anna Kjær

Chief Ground Instructor
Operations Manager

Center Air Pilot Academy
Lufthavnsvej 44
Roskilde Lufthavn
DK-4000 Roskilde

Phone: +45 4619 1919
E-mail: ana@centerair.dk

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	124

Skive d. 5 sep 2007

17854...

LL7

SCANNET

Hej

Jeg er i gang med uddannelsen til erhvervspilot. Så vidt jeg ved burde det være godt, at der ikke går arbejdsløse piloter rundt og skal blive forsørgt af det danske samfund, men måske tager jeg fejl.

Jeg skal i forvejen låne 5-700.000 kr i banken for at kunne blive pilot. Hvordan skulle jeg lige pludselig kunne låne mere end 100.000 kr mere til en i forvejen alt for dyr selvfinansieret uddannelse? Universitetsstuderende bliver forkælet og nurset om, og der er ingen grænser for hvad man skal høre om nye tiltag for at forkæle de stakkels unge.

Jeg tager uddannelsen modulært, hvilket vil sige at jeg kun kan få SU til selve ATPL teori delen af hele forløbet.

Jeg skal altså samtidig med en selvfinansieret fuldtidsuddannelse uden nogen som helst støtte fra det offentlige have arbejde på fuldtid og skaffe penge til et banklån på 800.000 kr. Hvordan synes I selv det lyder. Lyder det rimeligt??? Oven i hatten bliver der nu lagt 25% moms oveni med 2 md. Varsel. Jeg finder virkelig dette dybt uacceptabelt.

Alt det ovenstående var jeg jo udmærket klar over inden jeg startede uddannelsen. Jeg må jo acceptere tingene som de nu engang er. Men hvor skulle jeg vide fra at min uddannelse med 2 md. Varsel ville blive 25% dyrere.

I øjeblikket går det jo den rigtige vej inden for dansk luftfart. Men mine muligheder for at få job bliver da bestemt ikke bedre efter dette nye tiltag. Hvem skulle have brug for piloter i Danmark. De vælger da et vognmandsfirma i stedet for.

Mit forslag ville være at fokusere på at uddannelsen til erhvervspilot skal forblive momsfrit som det er nu.

Det lyder det jo også til at det skal blive ved med at være, men skolerne skal jo have betalt den ekstra udgift de får på 25% moms på deres fly, så det kommer min bank / jeg med renters renters rente til at betale.

Det er ikke rimeligt indenfor dette tidsinterval på 2 md. Dette skal tænkes bedre igennem / udsættes til der er 100% klare linjer for hvad jeg kommer til at skulle betale for min uddannelse. Man kan ikke bare lave denne moms lov om og så se hvad der sker, for at observere at det nok ikke var helt så smart alligevel, og så lave det om senere igen.

Jeg har da allerede nu bestemt mig for at hvis denne lov bliver indført, tager jeg resten af min uddannelse i et andet land med mindre moms. Og det vil da bestemt ikke gavne nogen som helst i Danmark. Flymekanikere / Lufthavnsoperatører / Flyveskoler o.lign.

Håber I gad lytte til mine allerdybeste frustrationer

På forhånd tak

Thomas Lindekilde Hansen

Afgift 2007-211-0001

Akt nr

32

Til: Skatte ministeriet
ATT: Lone Lau-Jensen
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Høringssvar ang. ændring af momsloven.

Det er med interesse jeg har fulgt debaten omkring flymoms, da jeg i fremtiden agter at tage et flycertificat. Derfor ønsker jeg at komme med dette svar.

Det har været familiens store drøm at flyve rundt og opleve verdenen i egen / lejet flyver.

Man kan selvfølgelig spørge sig selv, hvorfor skulle flyvning være fritaget for moms, det skal det måske heller ikke.

Men som lovforslaget ser ud nu, kan jeg da se at et flyve certifikat, nu højst tænkelig t vil blive taget i udlandet, her er allerede penge at spare, så hvis det bliver lidt dyrer, så vil det først kunne betale sig at tage det i udlandet. Flyve erfaringen i lejet flyver bliver nok heller ikke i Danmark, hvis lejeprisen i Danmark stiger med 25 %. Til den tid hvor flyveren skal købes vil den højst tænkelig t blive købt i udlandet, stå udstationeret evt. i Tyskland / Sverige, og samtidig blive serviceret i udlandet, i de par år hvor vi vil ud og se verdenen.

Planen var vi skulle have helt vores egen flyver i nogle år, og derefter sælge den, bliver lovforslaget vedtaget, er flyveren højst tænkelig usælgelig, p.g.a. at markedet er oversvømmet med fly, som folk ikke længere synes de har råd til.

Vores budgetet hænger så bare ikke sammen, hvis alle udgifter stiger, omkring erhvervelse af et certifikat. Alternativet er at tage certifikatet i udlandet men det er da kedligt at skulle ligge så mange skatte kroner i et andet land.

Prisforskellen mellem dansk og udlandsk flyvetime, bliver sikkert blive så stor, at man kan booke en tysk eller svensk flyveinstruktør, som så vil hente en på den nærmeste danske flyveplads, i sin flyver, og derefter give flyvetimer.

Det er synd og skam at skulle ekspoterer arbejdspladser, og skatte kroner ud af landet, for at få et uanselig lille moms beløb ind i statskassen.

Man bør holde indtægten op imod konsekvenserne, og igen overveje andre muligheder med moms på dette område.

En så pludselig stor ekstra udgift for ejere og foreninger vil give en uoverskuelig chock effekt.

Med venlig hilsen

Claus Nørgaard
Sinding Hovedgade 12-14
7400 Herning

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds gade 28
1402 Kbh. K.

12 September, 2007.

Vedr.: lovforslag om fly moms.

Jeg vil hermed gerne fremsætte indsigelser mod gennemførelse af de foreslåede ændringer vedrørende moms på flyvedligeholdelse m.m.

Med de store gebyrer og afgifter luftfartsbranchen i forvejen er pålagt gennem bl. a. Statens Luftfartsvæsen, mener jeg luftfart i almindelighed betaler et meget stort bidrag til det offentlige.

Jeg beskæftiger mig med den del af luftfart, der har med uddannelse af piloter, og vil gøre opmærksom på, at f. eks. gebyr til Statens Luftfartsvæsen i forbindelse med pilotuddannelse, er de suverænt højeste i Europa.

Flyveskolerne har for godt et år siden, indsendt en sammenlignende oversigt over gebyrsatser som betales i de forskellige europæiske lande.

Det viste bl.a. en firedobling af de samlede gebyr i Danmark indenfor de seneste 7 år, og at Danmark er 3 (tre) gange dyrere end det næst dyreste land i Europa.

Et flycertifikat koster samlet i alt ca. kr. 75.000,-. Heraf andrager gebyr til Statens Luftfartsvæsen + moms af de dele af uddannelsen som allerede er momsbelagt ca. kr. 32.000,-.

Såfremt der pålignes yderligere udgifter til luftfartsbranchen, må man forvente et kollaps indenfor pilotuddannelse.

I en tid hvor der i forvejen er mangel på piloter, vil et sådan kollaps være til stor skade for samfundet.

Jeg foreslår derfor, at forslaget afvises og at der i stedet nedsættes et udvalg, der får til opgave at undersøge omfanget af gebyr og moms som allerede betales af luftfartsbranchen.

En sådan undersøgelse vil luftfartsbranchen gerne medvirke til.

Med venlig hilsen

Bent Esman Pedersen
Frederiksdal alle 38 A
7800 Skive

10-10

19685



SCANNET

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Fr. Lone Lau Jensen

Vojens d. 5/9-2007

Vedr. lovændring

Som Administrerende Direktør for én af de største flyveskoler i Danmark, vil jeg hermed gerne bidrage med nogle kommentarer til det helt absurde lovforslag om flymoms.

Hvis dette, helt imod forventning, skulle blive gennemført vil det få nærmest katastrofale følger for GA branchen, og specielt herunder flyveskoler. Et eksempel er vores egen virksomhed:

Danfly Aviation har en 5 årig kontrakt med en stor kunde omkring erhvervsmæssig pilotuddannelse med efterfølgende jobplacering i et luftfartsselskab. Hvis vi ville blive pålagt moms/afgift på brændstof, reparationer, maling, vedligeholdelse, reservedele, salg og udlejning af fly m.m. vil det betyde at vi skal forhøje vores priser med samme procentsats, hvilket i sagens natur er helt umuligt! Samtidig ville det betyde at vi på ingen måde længere er konkurrencedygtige i forhold til vores naboer ...

Vi kan på ingen måde forsvare eller argumentere for en pludselig prisstigning på 25% moms, og derfor vil kontrakten med os blive opsagt med øjeblikkelig virkning. Der er jo kun eleverne til at betale, og i forvejen koster en pilotuddannelse ca. kr. 7-800.000,-

Dette vil betyde en omgående lukning af virksomheden samt en masse gode og dygtige menneskers afskedigelse. Det er bestemt ikke særlig erhvervsfremmende!

Sikkerheden er et ufravigeligt krav indenfor flyvning! Vi har i forbindelse med vores ekspansion besluttet at flåden med tiden skal bestå af fabriksnye fly, med det absolut bedste udstyr, og har allerede erhvervet ét af foreløbig seks fabriksnye modeller indenfor de næste 18 måneder. Vi tvinges ganske enkelt til alternativt at investere i fly der er 30 år gamle, hvis vi skal kunne drive forretning med bare en smule fortjeneste til aktionærene, og det er jo hele essensen i at drive virksomhed...

Vi håber med ovenstående at have bidraget positivt til at forslaget tages af dagordenen, og at vi dermed fortsat kan udvikle GA branchen i Danmark til glæde og gavn for alle parter.

Med venlig hilsen
Danfly-Aviation
S. Christiansen
Søren Christiansen
Adm. direktør

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	67

+64

19799

SCANNET



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

Billund, den 06.09.07

Høringssvar vedr. udkast til ændring af momsloven/luftfart

KATASTROFE FOR DANSKE FLYVESKOLER

Vedr. udkast til ændring af momsloven, frygter vi alvorlige konsekvenser for Danmarks flyveskoler:

Vedligeholdelses udgifter, herunder reservedele ect på luftfartøjer, har hidtil været momsfrie. Vil loven ændre disse til momspligtige?

Vedligehold af fly er en af flyveskolernes største udgiftsposter.

De fleste flyveskoler har både momspligtig og momsfri omsætning. Typisk er 80-85% af omsætningen momsfri (elever under uddannelse til erhvervspilot). Moms af udgifter vedr. den momsfrie omsætning kan ikke hjemtages. Moms på vedligehold vil derfor give flyveskolerne en væsentlig stigning (25%) på vedligeholdelses omkostningerne.

Denne udgifts stigning må nødvendigvis pålægges skolens kunder/elever. Man kan frygte at uddannelsen som eleverne selv finansierer, herved bliver så dyr, at eleverne fremover vil vælge Danmark fra som uddannelsessted. Desuden vil prisstigningen være en 'skjult moms' over for eleverne som i princippet ikke længere kan få en momsfri erhvervspilot uddannelse. Dette strider imod loven om momsfri erhvervspilot uddannelse.

Mange flyveskoler har indgået kontrakter med deres elever om uddannelsen. I denne fremgår blandt andet aftale om pris mv. Uddannelsen strækker sig typisk over 2-3 år. Denne pris som er aftalt i kontrakten vil ikke kunne holdes hvis skolernes vedligeholdelses udgifter stiger på grund af moms. Prisen vil, som før nævnt skulle reguleres op. Dette kan for skolerne betyde sagsanlæg fra eleverne, som følge af kontraktbrud.

Moms på fly i forbindelse med salg:

Skolens aktiver, herunder fly og helikoptere har pt en given værdi. Vælger skolen at sælge efter de nye regler, vil dette så betyde pris + tillæg af moms 25%?

I givet fald falder skolens aktiver (luftfartøjer) i værdi med 20%. Afskrivning for dette??

Med venlig hilsen

Flyveskolen Billund Air Center A/S

Pia B. Askholm
Pia B. Askholm

Indehaver af BAC

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	70

SCANNET
Service Center



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

Roskilde, den 9. september 2007

Vedr.: Høringssvar fra Danish Aviation College angående indførelse af moms på flyuddannelser

Danish Aviation College er en uddannelsesinstitution i Roskilde, som uddanner unge mennesker fra grunden frem til at kunne bestride et arbejde som andenpilot i rutesflyvning. Uddannelsen tager omkring 20 måneder.

Den finansieres helt og fuldt af de unge mennesker selv, bortset fra adgangen til forhøjet SU.

Danish Aviation College er en skole, som alene beskæftiger sig med uddannelse. Der er ikke nogen form for kommerciel virksomhed tilknyttet skolen.

De unge mennesker skal skaffe 700.000,00 kr. til at betale uddannelsen. Denne sum dækker alle omkostninger, herunder husleje for undervisningslokaler, aflønning af flyveinstruktører, leje af skolefly, køb af materiale til teori, landingsafgifter, brændstof, eksamensgebyrer til Statens Luftfartsvæsen samt øvrige fastlagte afgifter. En del af disse udgifter er belagt med moms. Skolevirksomheden kan ikke lade sig momsregistrere, og betaler derfor denne moms uden at kunne modregne den.

Det lovforslag, som nu er fremsat vil medføre at vedligehold, som er en stor del af omkostningerne for en flyveskole, vil stige med hele momsbeløbet. Det samme vil gælde bl.a. leje af fly og simulatorer. Uddannelsen vil, anslået, blive 100.000,00 kr. dyrere.

Udlandet har ikke de samme omkostninger og der vil derfor blive en flugt fra de danske skoler. Uddannelse af erhvervspiloter er et meget snævert område; men i det samlede uddannelsesbillede bør der være plads til at unge mennesker, med lyst og evner, kan få deres uddannelse i hjemlandet.

I den sammenhæng er det vel heller ikke uvæsentligt, at Danmark har indflydelse på sin egen infrastruktur.

Det er ligeledes værd at bemærke, at en velfungerende civil pilotuddannelse dæmper op for en konstant, betragtelig sivning af militært uddannede piloter til civil flyvning.

Afgift 2007-211-0001
Akt nr 49

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk
cvr. 28508379

DANISH AVIATION COLLEGE

Gennemføres den foreslåede lovændring bliver der tale om en omkostningsstigning af et omfang, som formentlig vil betyde, at skolen, som kun beskæftiger sig med uddannelse af erhvervspiloter, må afvikle sine aktiviteter.

Skolen håber derfor, at der kan indarbejdes ændringer i lovforslaget som betyder, at momsens for SU-berettiget skolevirksomhed bortfalder. Skolen står gerne til rådighed for uddybende kommentarer eller et eventuelt møde i sagen.

Med venlig hilsen



Flemming Jeppsson
Accountable Manager

Danish Aviation College A/S

Lufthavnsvej 60

4000 Roskilde

21299

209

SCANNET
Service Center

busy business flight

Lyngdal 25, Gl. Rye
DK - 8680 Ry

Tlf. +45 86898220 - Fax +45 86898655
Mob. +45 22714353 - +45 30258220

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

INDGÅET
17 SEP. 2007

Afgft

Gl. Rye den 13.09.2007

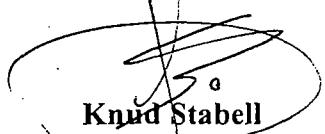
Ang.: Høringsforslag af 24.08.2007 om ændring af momsloven vedr. flybranchen.

Forslaget bedes venligst, men bestemt "taget af bordet", idet forslaget tilsyneladende er baseret på et fejlagtigt grundlag.

Den nuværende lovgivning vedr. luftfart og søfart er fuldt dækkende, idet den ikke erhvervsrelaterede luft-og søtransport i forvejen er pålagt moms.

Såfremt forslaget - mod forventning - gennemføres, er resultatet udelukkende øgede omkostninger i alle led, pengestrømmen vender rundt og går ud af kongeriget - det danske samfund bliver tabere og udlandet vinderne.

Med venlig hilsen
Jeppe Stabell
Knud Stabell
Bente Stabell


Knud Stabell

Afgft	07-211-1
Akt nr	173

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

Høringssvar angående moms på fly

Risskov 13. September 2007

Med udgangspunkt i at privatflyvningen i Danmark er gået ned med 20% fra 2003 til 2005, vil introduktionen af moms på flyvning sandsynligvis medføre en yderligere markant reduktion i privatflyvningen.

En general forøgelse af omkostningerne forbundet med flyvning med 25% vil afholde folk fra at påbegynde en uddannelse, da både uddannelsen og de efterfølgende omkostninger ved flyvning generelt er meget høje. Dette vil på sigt medføre at flyvning sandsynligvis vil slutte som en aktiv sportsgren/fritidsbeskæftigelse i Danmark, eller blive begrænset til få individer.

Dette betyder endvidere at dem der vil flyve, vil søge til udlandet for at gennemføre uddannelser og indkøbe/leje fly. Som sammenligning kan nævnes at et flycertifikat til privatflyvning i England koster omkring 40000kr, hvorimod de i Danmark koster 85000.

Konsekvensen af dette er at flyveskoler, fly vedligeholdelses faciliteter og flysælgere vil lukke da markedet er forsvundet. Derudover vil Statens Luftfartsvæsen (SLV) ikke længere have mulighed for at kontrollere hvem der benytter Dansk luftrum, da de ikke længere vil have et overblik over hvilke personer og fartøjer der befinder sig i Danmark. Dette kan ikke være i hverken SLV's eller andre myndigheders interesse.

Konsekvensen af introduktion af moms på privatflyvning kan opsummeres i følgende punkter:

- Reduktion i flyvning
- Pilotuddannelse vil flytte til udlandet
- Flytning af fly til udenlandsk register
- Lukning af flyveskoler
- Lukning af fly vedligeholdelses faciliteter
- Lukning af flysælgere
- Mindre kontrol over hvem der benytter dansk luftrum

Det anbefales at hvis introduktionen af moms er nødvendig, bør det overvejes hvorvidt en overgangsordning er mulig, således at moms bliver indført over en længere årrække og således hjælpe den allerede meget trængte prvatflyvning i Danmark. Endvidere at de aktive fly organisationer i Danmark, såsom Kongelig Dansk Aeroklub og GA-brancheforeningen bliver indkaldt til diskussion af emnet.

Med venlig hilsen
Afdelingschef Jan D. Johansson
jaj@terma.com

20 622

119



ADVODAN

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Lone Lau Jensen

SCANNET
Service Center

INDGÅET
14 SEP. 2007

Afgn

ESBJERG
Frodesgade 70
DK 6700 Esbjerg

Tlf. +45 75 45 34 00
Fax +45 75 12 23 49

Dato 13. september 2007
Sag nr. AS 15-18681

Anders Steenstrup
as@esbjerg.advodan.dk

Agnete Schmidt
avs@esbjerg.advodan.dk

Peter Schmitz (H)
Anders Steenstrup (H)
Lars Lindhard (H)
(aut. bobestyrer)
Per Johan Pedersen (H)
Poul Merrild (H)

Rasmus Kyhn, adv.fm.

Sparbank
8119 - 0000246468

www.advodan.com
esbjerg@advodan.dk

Vedr. Lovforslag om flymoms

Som advokat for AeroCenter ApS, Esbjerg tillader jeg mig i enhver henseende at udtale mig til støtte for høringssvaret fra GA-Brancheforeningen, som min klient har modtaget kopi af.

Endvidere skal jeg bekræfte, at en vedtagelse til ikrafttræden med intenderet varsel reelt for min klient og mange andre i branchen vil gribe ind i bestående aftaler og derved give forslaget karakter af *lovgivning med tilbagevirkende kraft*.

Med venlig hilsen

Anders Steenstrup

Sekretær Agnete Schmidt
Direkte 76114186

Afgift	2007-211-7
Akt nr	119

19768

Bulow-Nicolaisen Aviation Inc.
Holger von Bülow
CFII-MEA, A & P

114

e-mail: holger.vonbulow@mac.com

+561 52 5220

Fax & Voice EU: +41 1274 2138

562 E. Woolbright Road, Ste 112
Boynton Beach
FL 33435
USA

SCANNET
Service Center



2007-09-09

Roennebaervej 5, DK 4873 Vaeggerloese, Danmark

INDGÅET
12 SEP. 2007

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

Afgft

Forslag til ændring af momsloven par. 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. fly.

Den foreslaaede ændring vil medføre, at al flyvning, (køb, salg, reparationer, maling, vedligeholdelse, udlejning, skoling) af fly og reservedele for flertallet af flyoperationer- og fly i Danmark bliver 25% dyrere.

Flyvningen er en betydende industri i Danmark, - især fordi også mange privatejede fly indsættes i erhvervsmaessigt oejemed, dels ved udlejning til erhvervsflyvningsselskaber dels ved indsats til firmaflyvning.

General Aviation i Danmark – stort set af flyvning bortset fra ruteflyvning – har i en lang aarraekke vaeret en relativt set langt stoerre faktor, ogsaa i eksport-henseende, for dansk erhvervsliv end i andre lande p.g.a. en realistisk momssats, der trods hoeje loenninger og miljoekrav og store afgifter har gjort den danske general aviation industri konkurrencedygtig overfor udlandet og har skaffet arbejdspladser.

Den foreslaaede momsforhoejelse vil foraarsage et stort tab af arbejdspladser.

Danmark har indtil nu vaeret et af de foerende lande i EU inden for uddannelse af piloter.

Denne erhvervsgren vil forsvinde med eet slag, hvis alle flyoperationer bliver 25% dyrere.

Ligeledes vil dansk erhvervsliv i almindelighed lide store tab, da netop dansk erhvervsliv i meget stoerre grad end konkurrenterne i udlandet indsaetter privatfly til firmarejser.

Den danske stat vil lide et stort tab i indkomstskatprovenu - meget stoerre end den potentielle momsindtaegt.

Salget af fly og serviceydelser vil stort set bortfalde. Det vil koste stat og kommuner mange millioner kroner i tabt skatteprovenu. Antallet af udenlandske og danske fly, der vedligeholdes i Danmark er p.g.a. af den nuvaerende, realistiske ordning meget stort. Denne erhvervsgren vil stort set bortfalde og flytte til udlandet, hvor moms svarende til den foreslaaede ganske vidst allerede eksisterer men afgifter, loenninger og skatteforhold er meget lavere.

Det foreliggende forslag forekommer forhastet og ikke grundigt analyseret, - en for Danmark fordelagtig foererposition med mange arbejdspladser som resultat staar paa spil.

Det foreslaaes hermed at det foreliggende lovforslag tages af bordet, og at en serioes undersoegelse med repraesentanter for dansk erhvervsliv, ogsaa udenfor general aviation sektoren som deltagere, gennemfoeres.

Med venlig hilsen

Bulow-Nicolaisen Aviation Inc.
Holger von Bulow
CFII-MEA, A & P

Holger von Bulow

Afgft 07-211-1

Akt nr

79

OPMAS

OPM Aviation Services ApS
 Sønderborggade 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: DK25208463

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

SCANNET
 Service Center

September 13th, 2007

Indlæg til høringssvar. vedr ændring af flymoms

OPMAS ApS er en virksomhed, der driver forretning med køb og salg af fly, reservedele og rådgivning i luftfartsspørgsmål. Størsteparten af vores kunder er bosiddende i andre EU-lande.

Lovforslaget vil betyde, at priserne på vores fly vil stige med 25%, og derfor er firmaet er nødt til at rykke sine primære aktiviteter til udlandet - sandsynligvis England - der opretholder en særlovgivning, der muliggør denne aktivitet uden moms som i Danmark i dag.

Vi bidrager med adskillige millioner i indkomstskat til det danske samfund, og jeg mener, at der bør gennemføres en mere gennemarbejdet analyse af de konsekvenser som lovforslaget medfører, så Danmark ikke uden omtanke får et tabt provenu på flere hundrede millioner af kroner (efter Skatteministeriets egne beregninger) - penge der meget vel kunne bringes i anvendelse til mere fornuftige formål.

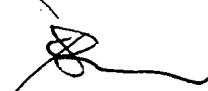
Jeg forstår, at EU dommen vedr. Cimber Air gør, at vi i Danmark er nødt til at indføre disse regler, men jeg har meget svært ved at forstå, hvorfor vi skal indføre reglerne i Danmark men at andre EU lande ikke skal - og jeg har svært ved at forstå, hvorfor det skal ske mere eller mindre uden varsel.

At forlange at England skal rette ind samtidigt og at branchen skal have et anstændigt varsel kan ikke være for meget forlangt. EU kommissionen vil have forståelse for, at vi har levet med disse regler i Danmark i 40 år nu og derfor skal varsle de virksomheder, der i god tro har investeret og planlagt deres virksomhed og deres aktiviteter efter de nuværende regler.

Vi har adskillige kontrakter om salg af fly til levering løbende og i vores branche med meget lange produktions- og leveringstider til levering så sent som i 2010. De aftaler er det meget svært at lave om på hvis ikke umuligt, og det vil helt utvivlsomt føre til lukninger, tab af skatteprovenu og tab af arbejdspladser, hvis ikke vi får tid til at justere. Det gælder ikke kun os men branchen generelt.

Man var villig til at indføre afgifter på biler over en periode for at tilgodese de bilforhandlere, der lå inde med varelagre m.v., så det bør også kunne gennemføres i luftfartsbranchen. Der er ikke tale om så mange fly, men til gengæld er de så meget dyrere. Det vil være katastrofalt for vores og lignende virksomheder, for branchen generelt og for Danmark, hvis reglerne indføres som foreslået.

Best regards
 OPM Aviation Services ApS


 Frank Hansen
 CFO, director

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	116

Frederiksgade 21, 1. Floor
1265 Copenhagen K
Denmark
Phone: +45 39 166 168
Fax: +45 39 166 167
Email: info@eft.as
www.eft.as

SCANNET
Service Center

CVR no/VAT. DK 28 14 87 20

Date: 12 September 2007

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

Høringssvar fra European Flight Technology ApS – CVR: 28 14 87 20

Dette høringssvar vedrører lovforslag om flymoms der er udsendt d. 24 August 2007.

Som Direktør og medejer af European Flight Technology ApS, CVR: 28 14 87 20, har jeg med stor overraskelse gennemlæst lovforslaget og er først og fremmest chokeret over tidsplanen, der vil medføre store økonomiske tab samt tab af medarbejdere. Dette vil jeg nedenfor redegøre for.

Ingen varsel til industrien

Det vil være en regulær katastrofe for vores virksomhed og hele erhvervet indenfor General aviation- al flyvning udenfor de større luftfartsselskaber, da hele denne del af branchen vil blive gjort ukampdygtig på kort sigt. Det er også her jeg vil udtrykke min store skuffelse over hvor hurtigt at denne lovændring er skitseret til at blive implementeret, og at det ikke giver råderum til at forandre sin forretningsmodel til de ændrede forudsætninger.

Vi har brugt rigtig lang tid til at opbygge et netværk i udlandet i tillid til at Danmark ikke ville ændre lovgivningen iløbet af 3 måneder.

Det må forudses, at der vil blive et endog stort tab af arbejdspladser som følge af denne forhøjelse. Uden reelt varsel.

Skattestigning - Katastrofe for Dansk Luftfartsindustri

I 2001 indførte den nye VK-regering et skattestop hvor jeg som virksomhedsdirektør også regnede med ville gælde for flybranchen. Lovændringen vil medføre, at al flyvning, reparationer, maling, vedligeholdelse, udlejning, skoling og slag af fly og reservedele for alle andre flybrugere og flykøbere i Danmark end luftfartsselskaber i udenrigstrafik med ét bliver 25 % dyrere – uden varsel. Jeg mener ikke at dette følger de retningslinier der blev givet omkring skattestoppet oprindeligt.

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	117

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 lufthavene, 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, lufthavene har. Det er en skrue uden ende. Dette vil være ødelæggende for denne del af luftfartsbranchen.

Hvad kan der gøres?

European Flight Technology 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 mennesker, der arbejder i denne branche.

Overgangsperiode

Alternativt må der laves en længerevarende overgangsperiode, så vores virksomhed 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 rettelserne. Hvordan kan det så pludselig haste så voldsomt, at branchen ikke får en chance for at tilpasse sig?

At underminere en branche med godt 3 måneders varsel (fra høringsforslag 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 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. skærpepraksis hos SKAT og begrænse området af undtagne fly til fly, der er i realiteten må og kan bruges erhvervsmæssigt, så alle de "andre" fly der er i dag også handles via Danmark bliver belastet med fuld moms.

Det burde 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 særlig begrundelse for at gøre det uden reelt varsel. Det foreslåede ville være et fair kompromis.

En overgangsordning vil også fortsat gøre det muligt for trafikskolerne 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

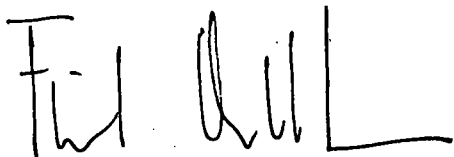
pilotmangel. En ødelagt dansk GA branche betyder et mindre antal piloter, og da er pilotmangel allerede, gør det kun ondt værre. At indføre moms ad bagvejen på pilotuddannelsen på denne måde utilstedeligt. En overgangsordning vil også gøre det muligt for firmaerne i branchen at tilpasse sig nye tider. Samtidig bør det være et krav at andre lande skal ændre deres tilsvarende lovgivning. Derudover vil jeg opfordre skattedepartementet til at undersøge, f.eks. via kommissionen, hvilke tiltag der foretages i andre lande, hvor lovgivningen ligesom den danske ikke har været i overensstemmelse med EU reglerne, f.eks. i England.

Danmark bør således give mulighed for en længere indfasningsperiode, medmindre det er uacceptabelt for EU kommissionen, hvilket det i så fald også burde være tilfældet i forhold til andre lande. Hvis det ikke kan dokumenteres, at der er et pres på andre lande for at tilpasse, er der ingen rimelig grund til at Danmark fastlægger så kort en periode til indførsel af reglerne.

Alle fortjener en bedre løsning end en ren overførsel af direktivteksten uden hensyntagen til virkeligheden.

Med venlig hilsen,

Frederik Westenholz – Administrerende Direktør



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

Dragør d. 12.9.2007

Vedr. forslag om ophævelse af momsfrigørelsen for flyvning / høringsvar

Undertegnede skal herved på vegne af vores lille flyselskab; OY-BGC i/s, som jeg er medejer i, fremkomme med følgende kommentarer til det af skatteministeren fremsatte forslag vedr. ændring af momsloven.

Vort selskab har til formål at stille fly til rådighed for udlejning i en af landets største flyveklubber, Roskilde flyveklub.

Formålet hermed er dels at give privatpersoner, der er medlem af klubben mulighed for at dyrke deres store passion for flyvning til en netop i klubregi favorabel timepris. Men i særdeleshed at give nye pilotaspiranter skoling på fornuftige vilkår og således herigennem medvirke til at fremme og inspirere til kommende erhvervspiloter!!

Således er flyveklubben erfaringsmæssigt det første led i *fødekæden* til den færdige "airliner-pilot", der indgår i det moderne samfunds accelererende behov for lufttransport.

Det er således med meget stor bekymring at vi har modtaget meddelelsen om bebudet momspålæg, idet der med ét slag vil være tale om en signifikant fordyrelse af den operationelle flyvetime, der allerede grundet det betydelige sikkerhedsniveau som flyvning er omgivet med er ganske høj, ja endda så høj, at mange privatpiloter grundet økonomien ligger på et marginalt antal flyvetimer i forhold til det lovgivningsmæssigt fastsatte minimum.

Det er således helt klart, at en så væsentlig fordyrelse vil skabe et betydeligt indhug i den føromtalt fødekæde!

Hertil skulle måske for helhedens skyld også lige bemærkes, at pilotaspiranten selv skal betale hele sin uddannelse på typisk omk. trekvart millioner kroner, hvor andre omkostningstunge uddannelser som læger, advokater, teologer m.fl. bliver betalt af staten gennem de højere læreranstalter.

Det bør også påtænkes, at der ved den gældende momsfrigørelse er tale om en historisk indarbejdet begunstiggelse, der netop bl.a. har en sammenhæng med de meget hyppige og dyre vedligeholdelsesomkostninger der ligger i et maintenance program tillige med store gebyromkostninger til Statens luftfartsvæsen. Hertil kommer at brandstofprisen grundet højere kvalitet allerede er på niveau med alm. autobenzin. Alt sammen for at medvirke til at højne sikkerhedsniveauet i luftfart.

Det er således ikke muligt blot at sammenligne med andre ordinære transporterhverv og argumentere, at de *har* momspålæg.

Hermed indledes med håb om en seriøs og gennembearbejdet løsning af sagen.

Med venlig hilsen

Finn Kryger Winkel

004 135

20643

117

INDGÅET
14 SEP. 2007

SCANNET
Service Center

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

Afgift

Dragør, den 13. september 2007

Høringsvar vedrørende moms på ydelser leveret til fly:

Undertegnede har i 12 år drevet kommerciel udlejning af et fly i et I/S.

Akkumuleret har driften i perioden været overskudsgivende.

Hovedtallene for de sidste 3 års drift er i gennemsnit:

	Gns. pr. år 2004-2006	Budget 2008 efter moms og fuelafgift (3,15 + moms)
Lejeindtægt (260 timer)	210.000 (800,00/time)	260.000 (1000,00/time)
Fuel (30 liter pr. time)	70.000	100.000
Vedligeholdelse	70.000	87.500
Hangar	24.000	24.000
Forsikring	21.000	23.000
Øvrige omkostninger	1.000	1.500
Resultat for renter og afskrivninger	24.000	24.000

Ud over de direkte udgifter må forsikring også forventes at stige, da forsikringsselskabernes skadesomkostninger (på kaskodelen) vil stige med momssatsen.

Som det fremgår vil det være nødvendigt at hæve udlejningsprisen pr. time med 25 % for at opnå samme drift.

Imidlertid er det jo dokumenteret i al erhvervsøkonomisk forskning, at når prisen øges, så falder efterspørgslen på gængse forbrugsvarer og serviceydelser. (Skatteministeriet har jo netop selv anvendt denne mekanisme ved den seneste omlægning af bilafgifter, hvor der ved øget beskatning på visse biltyper tilstræbes et lavere salg - og omvendt)

Med et forventet faldende timeforbrug skal derfor derfor yderligere prisstigninger til for at dække de faste omkostninger. Med f.eks. en 25% nedgang i udlejningstimer og med faste omkostninger på kr. 60.000/år vil timeprisen skulle øges med yderligere kr. 80,00 pr time til 1.080,00.

Det svarer til en stigning på 35% - det giver sig selv at ingen erhvervsvirksomhed kan overleve dette.

Afgift	07 - 211 - 1
Akt nr	179

Konsekvensen af at indføre moms bliver derfor et lavere aktivitetsniveau hos leverandører – med tab af indtægtsgrundlag og arbejdspladser for samfundet som følge. I tillæg lavere momsindtægt på det eksisterende fuelforbrug samt landingsafgifterne (og fuelafgift når denne indføres).

Som følge af lovkrav til kvalitet samt frekvens i flyvedligholdelsen – og de værksteder der varetager denne - har flyejere ingen mulighed for – eller ønske om – at foretage besparelser på dette område. Ej heller er det muligt fysisk at flytte til billigere hangarfaciliteter, da Roskilde er den eneste lufthavn (bortset fra Kastrup) på Sjælland med instrumentanflynning – en facilitet helt afgørende for udlejningen. Yderligere er der i Lejekontrakterne for Københavns Lufthavn Roskilde fastsat minimumpriser – så man kan ikke presse udlejere af hangarpladser til lavere leje. Som flyejer er man derfor som følge af lovbestemte krav – i modsætning til andre erhverv – ude af stand til at søge billigere alternativer for at kompensere for prisstigninger.

Øgede timepriser vil endeligt medføre at den enkelte pilot flyver mindre. Flyvetid og sikkerhed er to uløseligt forbundne forhold og mindre flyvetid pr. år svækker flyvesikkerheden. Det er jo ikke uden grund at der i lovgivningen er fastsat regler om årlig flyvetid set i relation til forlængelse af certifikatrettigheden.


Konklusionen er at såvel samfundsøkonomisk og flyvesikkerhedsmæssigt er det et selvmål at indføre moms på flyverelaterede omkostninger.

Er der ingen mulighed for dispensation fra EU-regelsæt må man i stedet overveje momssatsen.

Der er jo intet der forhindrer en differentieret momssats – og derfor intet EU-krav om at den gældende danske sats – EU's højeste – skal pålægges flyrelaterede omkostninger.

Med venlig hilsen

OY BGC I/S


Søren Stenderup
Sønderstræde 6B
2791 Dragør

Fra: "Kurt Bang Christensen" <kurtbangchristensen@privat.dk>
Til: Lone Lau-Jensen <llj@skm.dk>
CC: lr@delacour.dk <lr@delacour.dk>
Modtaget: 12-09-2007 21:06:44
Emne: Ved flymoms

Høringssvar.

Vi ønsker hermed at gøre indsigelser mod den kommende ændring af momsloven, hvorefter alle ydelser i forbindelse med flyvning bliver pålagt moms pr. 1. januar 2008.

Det er helt urimeligt, at man så godt som uvarslet pålægger flyvning moms på 25% i et hug.

Det er meget vanskeligt med så kort varsel tilpasse sig de nye forhold, især for de lidt større aktører i branchen. Det kan ødelægge hele erhvervet.

For det første må en meget grundig forberedelse gennemføres med inddragelse af relevante organisationer. For det andet må det være lige for alle lande i EU, da flyvning i stort omfang foregår internationalt. D.v.s at momssatsen skal være den samme i alle lande samt de må gælde de samme flytyper. For det tredje er en lang overgangsordning nødvendig.

Vi håber, at vort høringssvar bliver taget med i overvejelserne. - Tak.

Med venlig hilsen
Bang Leasing ApS

Kurt Bang Christensen
mobil tlf. 4011 6163
e-mail kurtbangchristensen@privat.dk

PS. Vi har p.t. et fly af typen C172.

+GA 20630 117
CVR NR. 27167985

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

SCANNET
Service Center

Esbjerg den 12. september 2007

INDGÅFT
14 SEP. 2007

HØRINGSSVAR VEDR LOVFORSLAG OM FLYMOMS:

Afgift

EN MEGET ALVORLIG SAG FOR DANSK LUFFTART OG DEN DANSKE STAT!
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 luftfartsselskaber), 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 (UK)

Mindst ét andet EU-land har en regel, der direkte undtager alle fly over 8 TON 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. Masser af andre EU-lande opretholder nationale særregler.

TAB AF PROVENU

Skatteministeriet skriver i lovforslaget følgende vedr. flymoms bla:
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.

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,

Afgift

07-211-1

Akt nr

125 JOHN TRANUMS VEJ 32. - DK-6705 ESBJERG Ø

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 vores 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 flyveskolerne men med hele branchen - at indføre en så drastisk ændring.

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 momsfrigagede 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. 5 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.

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.

Med venlig hilsen



Ib W. Nielsen
Direktør

Medlem af GA brancheforeningen og AOPA

20292

+WA

118

JENSEN AIRCRAFT
V/TORBEN BIEHL JENSEN
NAFFET 28A, 2
DK-6100 HADERSLEV
PHONE.: +45 2684 2627
CVR. NR.:26 89 42 55
E-MAIL: t_biehl@tiscali.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

SCANNET
Service Center

Att.: Lone Lau Jensen

Haderslev, 12.09.2007

INDGÅFT

13 SEP. 2007

Høringsvar vedrørende flymoms.

Afgift

Lovforslaget om flymoms er en katastrofe for den danske GA-branche, inklusive jeg selv. Jeg har arbejdet i GA-branchen som flymekaniker i 18 år. Hovedparten af flyene jeg reparerer og vedligeholder er privat ejede eller ejet af små firmaer til eget brug eller udlejning.

Jeg har selv 5 fly, jeg udlejer til flyveskoler. Dette er ikke en guldrandet forretning med de i forvejen store omkostninger til Statens Luftfartsvæsen samt de stadig stigende krav til vedligeholdelse.

Hvis lovforslaget vedtages betyder det at også pilotuddannelserne stiger og pilotelever vil igen finde det attraktivt at tage certifikaterne i udlandet. Dette vil være ødelæggende for min virksomhed. Flyene vil ikke flyve de planlagte timer og bliver urentable. Jeg har derfor allerede taget konsekvensen af lovforslaget og opsagt mine lejekontrakter. Flyene er sat til salg, da jeg ikke ønsker at skulle sætte 25% af flyenes værdi til, ved et salg efter nytår.

Senere vil det vise sig, om jeg stadig har et job som flymekaniker for privatfly, hvilket jeg tvivler på. Problemet er bare at ikke alle danske flymekanikere kan arbejde for det statsejede luftfartsselskab, der ikke bliver berørt af lovforslaget.

Jeg synes Skatteministeriet bør gå i tænkeboks og udsætte lovforslaget eller helt forkaste det. Sheikerne skal nok finde et andet sted at handle deres fly, og hvad er problemet egentlig, de lægger jo en masse penge i statskassen. Lovforslaget rammer fuldstændigt forkert og dræber alt initiativ.

I tilfælde af at lovforslaget vedtages, ser jeg frem til en god lang ferie på statens regning.

Mvh

Torben Biehl Jensen

Handwritten notes:
Oversigt
Mvh

Afgift	07-211-1
Akt nr	103

JENSEN AIRCRAFT

GORRISSEN FEDERSPIEL KIERKEGAARD

ASSEL KIERKEGAARD JAN BRUND HERMAN PEDERSEN ANDY BIRKEDAL JOHN AMERIK THOMSEN HENRIK LIND CARSTEN MÅRBY JAN-ERIK SVENSSON KLAUS SØGAARD NIELS HERRING FINN MØLLER ANNE BRIGITTE GAMMELJØRD SWEN BRUND LARS GRØNGBAARD MICHAEL HERTER ALBA LAURUP MICHAEL STEEN JENSEN PETER SJØGREN PETER APPEL	HENRIK THOUSSER OLE NORSFELDT HANS-PETER JØRGENSEN TOMAS HAAGEN JENSEN MORTEN SEJOMHED SØREN POGH LISSE A. E. CHRISTENSEN LOTTE HERRING JACOB S. ØRNDAL J. SKAADSTRUP ANDERSEN CHRISTIN W. ALLEN HENRIETTE GRANA SØREN STANE O. AF C. ERNANDESKJOLD NIELS HANS JØRGENSEN RIKER SCHIOTT PEDERSEN MARTIN ANDRÉ DITTMER MORTEN L. JAKOBSEN BO HOLM	JENS V. MATHIASSEN LOME VOJDT STARRIS UPPE BRØDLUND JENSEN NINA WEDTØ JACOB SAND KASTAR BASTIAN PETER MUDEN PETER MØRTVED CAMILLA C. COLLET ANNE KIERKEGAARD MORTEN NYBOM BETHS MARTIN KASTEN ANDRÉ F. CHRISTOFFERSEN TORIAS LINDE LISBETH KRUMER METTE ROSHOLM NICOLAI HEGGAARD TINE C. BIRKELIDT	CHARLOTTE HOVE LASTHEIM MARIA BARDAM NICOLAI THORSTED NIELS JOHN FRJØDAG JENS S. BRUN JACOB MØLLER DIRKSEN CHARLOTTE F. ANDERSEN MARIE-LOUISE MØLTER-LETH LUIHA NYGAARD JOHN SOMMER SCHMIDT LOUIS WISBECH MULLMANN ANDRÉ SJØM JENSEN CLAUS JENSEN ANNE ØVORTAUF ANJA SKOV-ANDERSEN LOTTE BAY GABRIELAARD SILHA GRANHOLM-LETH CHRISTOFFER PODE	ANNE SOPHIE PRIIS PETER STERNBERG KENNETH KVISTGAARD-AAHOLM MARCUS BRØDAM BITTEN THØGAARD JØRGENSEN HENRIK WESTERGAARD JØRGENSEN TIMA HERRING LISBETH FOUJENSEN LARS LARSEN ASTRID MØRGAARD PRIIS CHRISTIAN DAMGAARD LUNDØ PETER BIRKS ØVSTUP PIA JER SKOV HILBERTSEN CLAUS JENSEN MICHAEL RLOP HILBERTSEN ANDRÉ AARÅND KATINE ILLUM LARSEN PETER JUSTENSEN JESPER LEVTE-WIELSEN
---	---	---	--	--

Skatteministeriet
Nicolai Eigtvæds Gade 28
1402 København K

Att.: Lone Lau Jensen

12. september 2007

754564 MJ/shb
shb@gfklaw.dk
747983 -4

Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om ændring af momsloven

På vegne af Nordic Business Aircraft ApS skal jeg henlede opmærksomheden på, at der gør sig særlige forhold gældende i forbindelse med levering af fly, som der ikke tages højde for i udkastet til lovforslag om ændring af momsloven.

Ofte forløber der en længere periode fra indgåelsen af en aftale om levering af et fly fra producenten til leveringen, da produktionen af det enkelte fly som regel først påbegyndes, når der er afgivet en ordre. At de nye regler vil kunne påføre personer et væsentligt tab kan illustreres med følgende eksempel:

Nordic Business Aircraft ApS indgik i juli 2007 en aftale med en privatperson om levering af et amerikansk fly til omkring 20 mio. kr. omfattet af de gældende regler om momsfristtagelse. I den forbindelse indgik Nordic Business Aircraft ApS en aftale med den amerikanske producent om levering af flyet og betalte samtidig et millionbeløb i depositum. Flyet leveres imidlertid først fra den amerikanske producent i juni 2008. Flyet leveres i USA til privatpersonen og flyves herefter til Danmark, hvor der i den forbindelse skal betales dansk moms mv.

Situationen i eksemplet er identisk med en faktisk handel indgået af Nordic Business Aircraft ApS.

Ved indførsel af varer fra USA indtræder momspligten normalt på tidspunktet for varens indførsel, jf. momslovens § 26. For en dansk sælger, der leverer varer her i landet indtræder

H.C. ANDERSENS BOULEVARD 12 • DK-1553 KØBENHAVN V • TEL +45 3341 4141 • FAX +45 3341 4133

SILKEBØRGERVEJ 2 • DK-8000 ÅRHUS C • TEL +45 8620 7500 • FAX +45 8620 7507

ADVOKATFIRMA • WWW.GFKLAW.DK

0112 12/01

GORRISSEN FEDERSPIEL KIERKEGAARD

momspligten som hovedregel på det tidspunkt, hvor leveringen finder sted (leveringstidspunktet), jf. momslovens § 23, stk. 1.

I situationen beskrevet med eksemplet ovenfor bliver flyet derfor omfattet af momsreglerne i juli 2008. Efter udkastet til lovforslag om ændring af momsloven § 2, stk. 1, træder de foreslåede regler i kraft den 1. januar 2008. Som følge af at det leverede fly skal pålægges moms efter de foreslåede regler ved indførslen/leveringen er der en væsentlig risiko for, at den danske køber kan hæve aftalen med Nordic Business Aircraft ApS som følge af bristende forudsætninger. Nordic Business Aircraft ApS kan i henhold til det lands lov, som aftalen med producenten er underlagt (USA, Kansas law), derimod ikke hæve aftalen om fabrikation af flyet og risikerer derfor at lide et betydeligt tab.

Nordic Business Aircraft ApS leverer hovedsageligt fly til erhvervsvirksomheder, og levering til privatpersoner er undtagelsen. Udkastet til lovændringen kan alligevel få meget alvorlige konsekvenser for Nordic Business Aircraft ApS. Tabet på et enkelt fly, hvis aftalen ophæves af den danske køber, kan blive stort som følge af, at Nordic Business Aircraft ApS alene forhandler den omhandlede flytype i Norden, og at der sælges meget få fly af den omhandlede type i Norden (det seneste blev leveret i 2000). Der er derfor en alvorlig risiko for, at Nordic Business Aircraft ApS må sælge flyet med et betydeligt tab. Hvis Nordic Business Aircraft ApS ikke kan aftage flyet fra producenten, kan det i værste fald føre til en opsigelse af forhandleraftalen fra producentens side. Det frygtes således at virkningen af lovforslaget, hvis det bliver vedtaget i den foreliggende form, kan få så alvorlige konsekvenser i en enkelt handel, at det belaster en iverigt sund virksomhed hårdt.

Det kan ikke være meningen med udkastet til lovforslag, at man på denne måde vil ramme en handel indgået i god tro.

Situationen kan sammenlignes med den nylige ændring af reglerne om registreringsafgift på gulplade-biler, jf. lovforslag L 217 2006-2007 vedtaget som lov nr. 541 af 6. juni 2007. Det blev klart i forbindelse med behandling af dette lovforslag, at en række forhandlere og importører havde udsigt til at lide alvorlige tab på de biler, som allerede var bestilt eller allerede stod på lager i Danmark. Der indførtes derfor overgangsordning, for at forhindre tab som følge af de ændrede regler for disse personer, da tabene kunne være blevet meget betydelige i forhold til virksomhedernes størrelse.

Der er som beskrevet et tilsvarende behov for en overgangsordning i udkastet til lovforslag om ændring af momsloven for virksomheder, som sælger fly. Overgangsordningen kunne udformes således, at ved levering af fly, hvor aftalen herom er indgået inden vedtagelsen af

GORRISEN FEDERSPIEL KIERKEGAARD

lovforslaget om ændring af momsloven, kan det vælges at lade leverancen omfattes af de nugældende regler under betingelse af, at leverancen eller indførelsen i forbindelse med leverancen finder sted eksempelvis senest 1 år efter datoen for lovforslagets vedtagelse.

Med venlig hilsen
Morten L. Jakobsen

Sune Hein Bertelsen

SCANNET


Diamond
 AIRCRAFT U.K.

06/09/2007

 Skatteministeriet
 Nicolai Eigtveds Gade 28
 1402 København K
 Denmark

Att Lone Lau Jensen

Hørings svar vedr. ændring af momsloven herunder § 34, stk. 1 nr. 7, 8 og 9 vedr. Fly

Jeg er forbløffet over den Danske regerings forslag til ændring af moms satsen paa fly, reservedele, reparation mv. Konsekvensen af dette forslag vil betyde et massivt tab af omsætning, arbejdspladser og ekspertise i denne meget specialiserede branche.

Dansk fly industri er anerkendt i hele verden paa grund af sin viden og kvalitet. Det gælder bade for den del af branchen der uddanner piloter og for den industri der beskæftiger sig med all former for handel og vedligeholdelse af fly af alle typer. Dette omdømme er blomstret op i de seneste 30 år hvor jeg har arbejdet med branchen, og jeg er ikke i tvivl om at dette har en positiv afsmittende effekt paa Dansk økonomi.

For vor virksomhed vil forslaget gennemførelse faa store konsekvenser for vore kommercielle relationer med Danske virksomheder. Vi arbejder med salg af fly og flyvedligeholdelse. En stor del af denne virksomhed og specielt et nyt projekt med store vækstmuligheder bliver under de nuværende forhold gennemført af Danske virksomheder. Projektet omfatter udskiftning af 30 fly-motorer i 2008 (omsætning ca 7Mkr i 2008) med en forventet årlig vækst paa 25%. Vi må have fuld klarhed over disse lovaendringer inden vi kan risikere færdiggørelse af disse kontrakter og projektet vil blive omlagt til et andet land, hvis lovforslaget gennemføres. Det vil få konsekvenser for vore Danske samarbejdspartneres omsætning og medføre reduktion i antallet af arbejdspladser, hvor store investeringer i uddannelse netop har fundet sted. Den Danske regering erindrer sikkert stadig fra tidligere at alt dette medfører tab af skatteprovenu og forhøjede udgifter til sociale ydelser.

Vi håber forslaget vil blive nøjere overvejet og bedre gennemarbejdet.

Med venlig hilsen

Henrik Burkal
 Salgschef
 Diamond Aircraft UK Ltd

EGNE - 130.47

Diamond Aircraft U.K. Ltd.

Gamston Airport
 Retford
 Nottinghamshire
 DN22 0QL
 Phone: +44-(0) 1777 839200
 Fax: +44-(0) 1777 839300
 e.mail: diamond@diamondair.co.uk
 http://www.diamondair.co.uk

Subsidiary of Diamond Aircraft Industries GmbH

Registered in England: 3735324
 VAT Number: 666-4456-05
 Director: RJ Green
 Secretary: R. Swain

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	62

4 MA

19766

114



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: DK28146183

SCANNET
Service Center

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

INDGÅET
12 SEP. 2007

Afgift

September 10th, 2007

Indlæg til høringsvar. vedr ændring af flymoms

Vi er en virksomhed, som havde en omsætning på 30 mio. DKK i sidste finansår, forrige år havde vi en omsætning på ca. 25.5 mio. DKK. Vores aktivitet er salg af Diamond fly med fokus på det private Europæiske marked.

Hvis den nye lov gennemføres per nytår, må al aktivitet må stoppes, da vi over night bliver totalt ukonkurrencedygtige. Intet dansk firma kan klare sig på et hårdt Europæisk marked, hvis vi skal ligge 25% moms på vores normale priser med så kort varsel.

Desuden har vi forpligtelser langt ind i 2008/2009. Vi har fx en kontrakt på levering af en Diamond D-Jet i slutningen af 2008 eller starten af 2009. Vi vil få et stort økonomisk tab (DKK 2.500.000) på denne handel, hvis der pludselig skal ligges 25% moms på denne handel. Denne moms kan vi ikke hente hos kunden, men skal udredes af totalbeløbet.

Vores virksomhed kan SIMPELTHEN ikke overleve denne momsændring, da vi vil tabe al omsætning og det vil give et stort tab, både direkte hos os og hos underleverandører.

Som EU tilhænger har jeg sympati for at alle momssatser skal harmoniseres mellem landene, men at det skal foregå på en BRUTAL måde uden nogen former for overgangsordninger, hvilket har den effekt, at mange virksomheder indenfor flyvning i Danmark enten går konkurs - eller vil være tæt på det. Mit gæt er at denne momsændring vil koste nogle hundrede danske arbejdspladser. Branchen må SIMPELTHEN have tid via overgangsordning på 2-3 år til at forberede sig på denne ændring. Alle virksomheder er jo bundet op på aftaler til ansatte, lokaler, lager og salgskontrakter m.m. - desuden har vi i 40 år haft denne flymoms på 0%, så hvorfor skal det ændres med 2 måneders varsel. Det er simpelthen uanstændigt.

Det under desuden alle i branchen meget, at Danmark opgiver 0% flymoms, uden at England skal gøre det samme. Det er vist ingen hemmelighed, at de engelske skattemyndigheder har presset på, for at den danske flymoms skal ændres. Det vil være til grin, hvis vi i Danmark ændrer momsen, og England kan beholde deres særordning.

Hvorfor skal Danmark altid være duksen i EU?

I Danmark bør vi kæmpe for at bevare dette gode så længe som muligt. Det har skabt en branche i kraftig vækst.

En eventuel momsændring - må foregå under værdige forhold over en årrække, så alle virksomheder har en chance for at tilpasse sig. Desuden bør Danmark IKKE lave denne ændring, før England gør det samme.

Med venlig hilsen
Diamond Aircraft DK ApS


Frank Hansen
Direktør

Afgift	07 - 211 - 1
Akt nr	76

167

19772

164

Liberty Europe ApS
Soenderborggade 9
DK-8000 Aarhus C
DENMARK

INDGÅET
12 SEP. 2007

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

Afgift

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: DK 29769001

SCANNET
Service Center

September 9th, 2007

Indlæg til høringssvar vedr ændring af flymoms

Virksomheden Liberty Europa ApS blev skabt med det ene formål at være Europæisk brohoved for den amerikanske flyfabrik Liberty Inc. i Florida.

På sigt er planen, at 50-100 fly per år skal passere igennem Århus lufthavn, hvor de skal samles, testes og leveres til kunderne. Udover en masse lokale job, kan dette også skabe liv og trafik i en lufthavn, som godt kan bruge mere aktivitet.

Danmark blev valgt på trods af høje lønninger og afgifter og fordi Danmark i kraft af den danske 0% moms, er blevet centrum for den europæiske flyindustri.

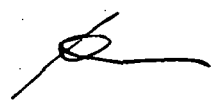
Hvis den nye lov vedtages, må alle disse planer skrottes, hvilket giver tab af danske arbejdspladser og dansk prestige i udlandet.

Vi er en del personer i den danske flybranche, som i mange år har arbejdet for at gøre Danmark til centrum og et førende land indenfor flyhandel. Det er i høj grad lykkedes. Det vil virkelig smerte at se mange års arbejde være fuldstændig spildt. Få danske flyvirksomheder kan overleve denne momsændring på lang sigt.

Da Liberty Inc. skulle vælge etableringsland, stod valget mellem Danmark og England og Liberty Inc. vil så nok nu vælge England i stedet for, hvis momsændringen gennemføres.

Da England både er den store konkurrent og samtidig det store marked for de danske flyvirksomheder, og da det er de engelske skattemyndigheder, som har presset på for den danske momsændring, er det jo lidt ironisk, at englænderne på den måde kan eliminere et helt land som konkurrent og selv beholde deres egen ordning med 0% flymoms.

Med venlig hilsen
Liberty Europe ApS



Frank Hansen
Direktør

Afgift	07-211-1
Akt nr	77

467A
20288

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

SCANNET
Service Center

AIR SERVICE
AIRCRAFT MAINTENANCE
Air Service Vamdrup APS
Lufthavnsvej 7A / Box 62
DK-6580 Vamdrup
Denmark
CVR: 1175 2446
Aut.no.: DK.145.0027
www.airservice.dk

Vamdrup, den 12. september 2007.

INDGÅET
13 SEP. 2007

Afgift

Vedr.: Høringssvar til forslag om ændring af momsloven.

Som professionel aktør på markedet for reparation og vedligeholdelse af fly, er det magtpåliggende for os at redegøre for de alvorlige konsekvenser, det fremlagte forslag vil få for vores virksomhed, hvis det gennemføres i den nuværende form og til det foreslåede tidspunkt.

Vores kundegruppe består næsten udelukkende af firmaer og privatpersoner, der til fulde vil blive ramt af forslaget, da de ikke i væsentligt omfang driver udenrigstrafik. Det drejer sig hovedsageligt om to grupper:

- 1) mindre virksomheder, der driver begrænset charterflyvning, udlejning, skoleflyvning, faldskærmsflyvning m.v. Denne gruppe er i forvejen presset økonomisk grundet stigende krav til vedligeholdelse, stigende gebyrer til Statens Luftfartsvæsen samt stigende brændstofpriser. Hvis forslaget vedtages som foreslået, vil denne gruppe efterspørge vedligeholdelse i nabolandene, hvor moms-satsen typisk er lavere. Det vil ramme os hårdt.
- 2) privatkunder, der bruger deres fly som arbejdsredskab eller som en udfordrende hobby. Også denne gruppe er i forvejen hårdt presset økonomisk, og her vil forslaget betyde en voldsom begrænsning af flyveaktiviteterne, ligesom mange må formodes at ville afhænde deres fly. Også her vil vi blive ramt hårdt.

I de senere år er det lykkedes for vores virksomhed at vinde adskillige kunder fra de omkringliggende lande; både grundet afgiftsforhold og – efter sigende – grundet den leverede kvalitet. Disse vellykkede bestræbelser vil være helt spildte, såfremt forslaget vedtages.

En anden af vore aktiviteter er drift af såkaldte udestationer, hvor vi udfører daglig vedligeholdelse af kundefly; hovedsageligt i udlandet. Her er der normalt tale om længevarende kontrakter, der indebærer udstationering af teknisk personale herfra på stedet. Derfor er det helt uacceptabelt, at man planlægger en så gennemgribende lovændring med så kort et varsel. Vi har ikke mulighed for at genforhandle vore kontrakter for at afbøde virkningerne af ændringen, og vil derfor lide et betydeligt tab, ligesom vi må se disse arbejdspladser forsvinde til udenlandske aktører. Ud over det økonomiske aspekt er der tillige tale om, at vore medarbejdere mister muligheden for at vedligeholde et værdifuldt erfaringsgrundlag.

Afgift

07-211-1

Sammenfattende vil den foreslåede ændring betyde en væsentlig reduktion af vore aktiviteter og deraf følgende tab af arbejdspladser på et relativt højt teknisk niveau. Derfor skal vi foreslå, at forslaget udsættes, så der kan nedsættes en arbejdsgruppe med deltagere fra de berørte brancher. Som det er nu, er der for mange negative – og antagelig utilsigtede – virkninger af forslaget for de berørte virksomheder. Markante dele af branchen må formodes at ville bukke under økonomisk. Samtidig skal der indføres en længerevarende overgangsperiode, så branchen har en mulighed for at tilpasse sig; bl.a. m.h.t. længerevarende kontrakter og eventuel nødvendig strategændring.

Vi håber meget, at vore synspunkter bliver tilføjet sagen, og at der findes en acceptabel løsning.

Med venlig hilsen/
Best regards



H.P. Hansen
Line Station Coordinator

Phone: +45 7558 3709 Mobil: +45 2366 4757 Fax: +45 7558 1454 E-mail: hp.asv@mail.dk

20628

AIR SERVICE
 INTERNATIONAL A/S
 Stratusvej 1
 7190 Billund
 Telefon 75 33 87 33
 Telefax 75 33 85 80
 A/S reg.nr. 207 588
 Vat. nr. DK 86257718
 Giro nr. 665-9020

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

SCANNET
 Service Center

INDGÅET
 14 SEP. 2007

Afgift

Billund d.11.09.2007

Vi, Air Service international A/S, er et firma beliggende i Billund Airport, som er dybt berørt af det forslag om ændring af momsloven indenfor flybranchen.

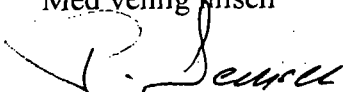
Vi er forhandlere af Robinson helikoptere, og bare salget af dem ligger årligt med en omsætning på 25 mio. kr. Det er et salg som efter en eventuel lovændring ender i Tyskland, da de ligger 6 % under os.

Det kan da ikke være hensigtsmæssigt at sende så mange penge ud af landet!

Vi beskæftiger os, udover helikopter salg, også med vedligehold på mange flytyper. Der iblandt har vi en fly skole her i Billund som kunde, de både køber helikoptere og får vedligeholdt alle deres fly hos os. Men der er ingen pilot-elever, der får råd til at tage certifikat efter denne stigning på 25 %, så står vi uden piloter. Det vil sige, at hele branchen går i stå. Det er simpelthen at ødelægge det for Danmark, hvis man indfører denne moms ændring.

Vi håber selvfølgelig på, at man efter at have set på de katastrofale følger, det vil få for den danske flybranche og Danmark i det hele taget, at man ikke indfører denne momsændring.

Med venlig hilsen


 Poul Jensen

Air Service International A/S
 Stratusvej 1
 7190 Billund

Tlf.nr.75338733
 Email:airservicebillund@get2net.dk

Afgift	07-211-1
Akt nr	123



Tøndervej 59
 DK-6330 Padborg
 Telefon +45 74 67 67 66
 Telefax +45 74 67 68 28
 A/S reg.nr. 207 588
 ID/VAT/St.nr. 13867283
 EASA nr.: DK.145.0007
 LBA II-A 80

Skatteministeriet
 Nicolai Eigvedsgade 28
 DK-1402 København K
 Att.: Lone Lau Jensen

SCANNET
 Service Center

Padborg, 12/09-2007

Vedr.: Høringssvar til forslag af ændring af momsloven

Som et mindre flyveværksted beliggende i grænseområdet Padborg – Flensborg ønskes vi hermed at gøre ministeriet opmærksom på de for os alvorlige konsekvenser, det fremlagte forslag vil få for vores virksomhed.

Firmaet, AIR SERVICE INTERNATIONAL A/S, beskæftiger pt. 5 medarbejdere og 90% af kundekredsen skal findes syd for grænsen.

I øjeblikket hersker lige konkurrencevilkår, i det man i Tyskland for hovedpartens vedkommende får refunderet moms. Skulle forslaget blive vedtaget forringes vores konkurrenceevne med et slag på 25% og dette vil uden tvivl føre til lukning af firmaet med tab af arbejdspladser og skatteprovenu til staten til følge.

Som vi forstår det, vil der ikke være mulighed for at udenlandske kunder vil kunne få refunderet moms. Skulle ændringen træde i kraft per 01/01-2008, har vi ingen chance for at reagere med alternativer. Det er helt nødvendigt at der i givet fald indføres en længere overgangsfrist, f.eks. 5-10år. Dette vil muliggøre en flytning af firmaet til Tyskland, (med derved følgende nye godkendelser/ tilladelser samt bygninger), for at bevare arbejdspladserne.

Med venlig hilsen

AIR SERVICE INTERNATIONAL A/S, Padborg
 Ole Jørgensen

Afgift 2007-211-0001

Akt nr 105

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

Att Lone Lau Jensen

Vedr. momslovsændring

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
Denmark

Copenhagen Avionics & Maintenance A/S

Copenhagen Avionics & Maintenance A/S - Copenhagen Airport Roskilde - DK 4000 - Denmark
Phone + 45 46 19 11 11 - Fax + 45 46 19 00 29 - E-mail: CA@cph-avionics.dk

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

Roskilde 10 September 2007

Vedr. Høringssvar til forslag om ændring af momslove for fly

Som flyvedligeholdelses værksted for Dansk og Europæisk flyvning, er det os magtpåliggende at gøre ministeren opmærksom på de alvorlige konsekvenser det fremlagte forslag vil få for vores virksomhed, 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 vores flyværksted vedkommende, som vedligeholder denne type fly, vil en 25% prisstigning overfor kundeunderlaget uvægerligt medføre et kundesvigt, og dermed drastisk faldende omsætning for værkstedet. Vores omsætning består af 80% eksport, som vil bortfalde i samme øjemed at lovgivning indtræder. Vores kunder vil søge mod de sydlige liggende lande med lavere moms, og billigere arbejdskraft end Danmark.

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 mekaniker uddannelse været kendt for at kunne levere førsteklasses service inden for fly vedligeholdelse. Hvis fly vedligeholdelses virksomheder må lukke pga. det nye lovindgreb, vil der kun være et begrænset antal steder hvor vores unge mekaniker aspiranter kan opnå praktik og kunnen inden for vores fag.

TIDSRIST

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 vores virksomheder som har indgået kontraktlige forpligtelser overfor flere af vores 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.

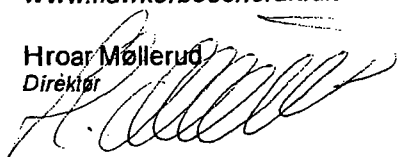
Vi foreslår derfor at der vedtages en overgangsordning på 5 år, således at lovforslaget træder i kraft pr. 1. januar 2013.

Med denne udsættelse giver De vores såvel som andre virksomheder 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.

Med venlig hilsen

Copenhagen Avionics & Maintenance A/S
www.hawkerbeechcraft.dk

Hroar Møllerud
Direktør



Afgift 2007-211-0001

Akt nr

57