

TGA

17243



Jakob Iuel Lunøe

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

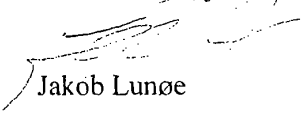
Vedr.: Høringssvar til lovforslag om flymoms

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: Hørings svar 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@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.swanee@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

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

INDGÅET
12 SEP. 2007
Afgift

19755 19855 + GA 118
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 selvklart 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.

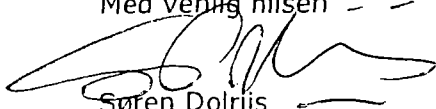
Aldersfordelingen er faretruende høj. Vores flyvevenner og legekammerater "dør" bogstavelig talt, og ingen/få unge har råd til at komme ind i "klubben" af entusiastflyvere, der bruger lufthavet til sport/hobby eller anden social aktivitet.

Man kan IKKE betvivle det et øjeblik, at en omkostningsforøelse 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

Afgift	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 heder 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 bla.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 momsfritage 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 C0.2 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 Eigtvæds 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

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

Høringsvar 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 under skyerne 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. Instruktøerne 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

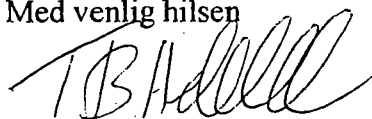
60

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 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.

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

Hørings svar 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

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

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 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

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.

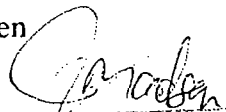
Jeg håber i for én gangs skyld besinder jer, og har modet til at tage kampen op mod EU, i kunne jo for eksempel starte med at sige til EU, at når ALLE lande i EU bliver enige om et sæt FÆLLES regler, vil i begynde at lovegive om det, ikke før. Så har man i det mindste vist at man har mod.

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

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**

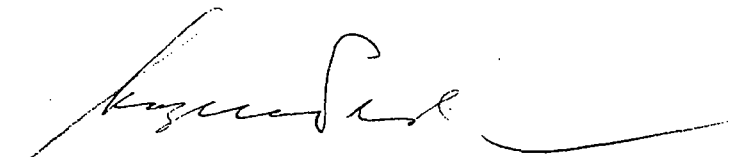
Ang. Moms på privatflyvning

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

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 vigtigt 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 bliver 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

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 foreslaeede 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-brache, 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 uddanelse 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)
[Handwritten signature]

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	72

+64

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 at 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 luffarten

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 tidshorison, 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

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 græsrodderne 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, Nellikervej 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

DANNET
Service Center

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

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	46

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 flybrændstof og reservedel komme vi nok ikke så meget ud mere

Uddannelser er meget dyr i forvejen og det er jo en af de uddannelser staten ikke hjælper med.

Derfor vil jeg gerne modsætte mig dette lovforslag

Med venlig hilsen

Ole Strandbygaard

Danmarksgade 5

6950 Ringkøbing

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 fritidsluffart

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

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 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



Ulrich Bay Gosewinkel
Flycertifikat nr. A-29330

SCANNET
Service Center

Skatteministeriet
Nicolai Eigveds 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 <paft@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 Eigtvæds 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 momsfrigagelsen 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 Skatteministereriet kan udtænke et alternativt forslag, som kan sikre ovenstående.

Med venlig hilsen

Peter M. Henningsen

Skovsgårdsvænget 10

8362 Hørning

Fritidspilot.

20624

117

Karsten Brendstrup Hansen
 Sortevej 6, Mündelstrup 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

Afgift

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, medlemsdatabaseforvalter 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 charterture", 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

Afgift	2007-211-1
Akt nr	121

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att.: Lone Lau Jensen

SCANNET
Service Center

INDGÅET
14 SEP. 2007
Afgift

Aars, 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 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	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.

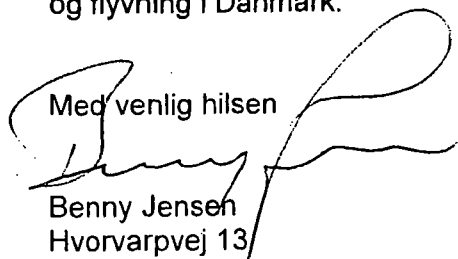
Min vurdering af økonomien i lovforslaget er således en marginal nedgang i bruttonationalproduktet og en negativ påvirkning af betalingsbalancen, en nedgang i indkomstskat og en marginal øgning af momsopkrævninger, som dog på ingen måde kan modvirke tabet af dansk arbejde.

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

20634
10-14
119
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 følgevirksomhed. 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

11.
1. SEP. 2007
Afgift

SCANNET
Service Center

20651

Høringsvar 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 medlemskareer 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

20653

13. Sept 2007

SOAINET
Service Center

INDGÅET

14 SEP. 2007

Til Skatteministeriet. Afgift

gdt: 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 himmelstreg, men vi foreslår at klare det alligevel. Selvom vi er 67 og 74 år arbejder vi fortsat, - heldigvis er vi sunde og raske. Endnu da.

En forhøjelse af priser vedr. flyvning på 25% vil gøre det vanskeligt for at fortsætte vor hobby yderst uønsket, - og vi kan risikere at stille os op i køen af støkker 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 udfordret 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

Viggo Christiansen

YRSA STEVILD CHRISTIANSEN
SYGEPLEJERSKE
BØSTRUPVEJ 57
7840 HØJSLEV
97539040

VIGGO CHRISTIANSEN
HÆRVEJEN 3, BOV
6330 PADBORG
746713 71

Afgift 04-011-1
AKTID 193

SCANNET
Service Center

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

10/9-2007

INDGÅET
13 SEP. 2007
Afgift

Høringssvar 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 skatkestop-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
13 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

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.

Afgh

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 internationalt 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 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 højtlojnedede 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 ikrafttagning, 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



Afgh

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

Afgift	07 - 211 - 3
Akt nr	107

20280

TWH

(4)

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.

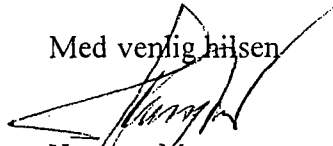
Jeg har med gru læst at al flyvning nu bliver pålagt moms.

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 76-19 109

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.

Indførelse 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 flyvejer~~

Afgift	02-211-1
AKI nr	109

104
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	2007-211-0001
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 udflyges 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 stribe 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 pilotaspiranters 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 flyvejer

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-motors 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: Høringssvar

Herved fremsendes høringssvar 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

Folkpensionist

Henry Schou

Jyllandsgade 48

6700 Esbjerg

TDC Bredbånd for 0 kr.

- Spar 695 kr. Se <http://tdc.dk/freemailtilbud/>

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 moms fritagelse 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 reducet 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 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 Luftfoto
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. høringssvar 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 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.

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

Høringssvar 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, af 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 gennearbejdet og ændret således man ikke lægger en urimelig økonomisk byrde på flyveklubbens medlemmer.

Med venlig hilsen
Ejstrupholm Flyveklub
Formand for flyveklubben

Ejgil Jespersen

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

Niolsai Eigtvæds 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 <llj@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 tillægges 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=wlmaitagline>

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 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 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 Luftfartsvesenet, 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

04 82

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 ****

014 01

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 foreslå 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 forsikringsselskaber, 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 forsikringsselskab, 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

2000



12.09.2007
ANA

SCANNET
Service Center

Samme som
akt 92

Hørings svar 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

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 forsørget 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

26

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 tænkeligt 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 tænkeligt 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 tænkeligt 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 eksportere 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 Eigtsveds 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

4-10

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 erhvervmæssig 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

Søren Christiansen

Adm. direktør

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	67

+6A 19747

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

464

1700

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 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 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 momsen 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

249

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

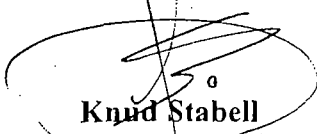
Ang.: Høringsforslag af 24.08.2007 om ændring af momsloven vedr. flybranchen.

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 privatflyvning 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
Afgift

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. bøbestyrelse)
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



Roennebaervej 5, DK 4873 Væggerløse, Danmark

INDGÅET

12 SEP. 2007

2007-09-09

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 foreslåede ændring vil medføre, at al flyvning, (koeb, 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 ogsaa mange privatejede fly indsaettes i erhvervsmaessigt oejemed, dels ved udlejning til erhvervsflyvningselskaber dels ved indsaets til firmaflyvning.

General Aviation i Danmark – stort set al 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 foreslaede 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 foreslaede 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
 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: DK25208463

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

SCANNET
 Service Center

September 13th, 2007

Indlæg til høringsvar. 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 gennearbejdet analyse af de konsekvenser som lovforslaget medfører, så Danmark ikke uden omtanke får et tab provenu på flere hundrede millioner af kroner (efter Skatteministeriets egne beregninger) - penge der meget vel kunne bringes i anvendelse til mere fornuftige formål.

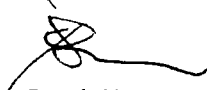
Jeg forstår, at EU dommen vedr. Cimber Air gør, at vi i Danmark er nødt til at indføre disse regler, men jeg har meget svært ved at forstå, hvorfor vi skal indføre reglerne i Danmark men at andre EU lande ikke skal - og jeg har svært ved at forstå, hvorfor det skal ske mere eller mindre uden varsel.

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 moms, da salget af såvel fly som ydelser vil dø ud med det samme. Det vil koste stat og kommuner mange millioner kroner i tabt skatteprovenu.

Det vil være de kommuner, der ligger rundt om 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

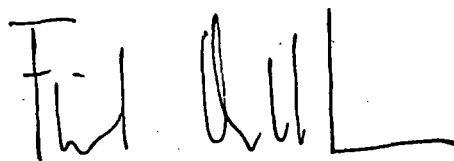
pilotmangel. En ødelagt dansk GA branche betyder et mindre antal piloter, og da er pilotmangel allerede, gør det kun ondt værre. At indføre moms ad bagvejen på pilotuddannelsen på denne måde utilstedeligt. En overgangsordning vil også gøre det muligt for firmaerne i branchen at tilpasse sig nye tider. 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 indførelse af reglerne.

Alle fortjener en bedre løsning end en ren overførelse 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 momsfrigtagelsen for flyvning / hørings svar

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 føromtalte 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 momsfrigtagelse er tale om en historisk indarbejdet begunstigelse, 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 jo *har* momspålæg.

Hermed indledes med håb om en seriøs og gennembearbejdet løsning af sagen.

Med venlig hilsen

Finn Kryger Winkel

20643

117

INDGÅET

SCANNET

14 SEP. 2007

Service Center

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

Afgift

Dragør, den 13. september 2007

Høringssvar 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

129

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 flyvedligeholdelsen – 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. Flyvertid 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.

T 6-H
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

INDGÅET
14 SEP. 2007

HØRINGSSVAR VEDR LOVFORSLAG OM FLYMOMS:

Afgift

EN MEGET ALVORLIG SAG FOR DANSK LUFTFART 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 gennearbejdet 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 bagevejen 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 momsfrittede fly? Eller hvad flyveskolerne skal gøre? Eller hvad det har af konsekvenser for uddannelse af mekanikere? Der må laves en seriøs konsekvensanalyse, og det kan ikke være traktatstridigt at lave et seriøst forarbejde, når det har så store konsekvenser, som der er tale om her.

OVERGANGSPERIODE

Branchen må anstændigvis have en længerevarende overgangsperiode på f.eks. 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

Afgift 07-211-1
Akt nr 107

JENSEN AIRCRAFT

GORRISSEN FEDERSPIEL KIERKEGAARD

ATEL KIERKEGAARD JAN BILUND NERMAN PEDERSEN ARNE BIRKELUND JOHN AMERIK THOMSEN HENRIK LIND CARSTEN MALBY JAN-ERIK SVENSSON KLAUS SØGAARD NIELS HERRING FINN MØLLER ANNE BILGISTE GAMMELJØRD IRMA HUSUM LARS GRØNGAARD MICHAEL MEYER ALBIS LAURDUS MICHAEL STEIN JENSEN PETER SPØCKEN PETER APPEL	HENRIK THOUER OLE HØJFELDT HANS-PETER JØRGENSEN TOMAS HAAGEN JENSEN MORTEN SKJØTHMANN BIRGER FOGH LARS A. E. CHRISTENSEN LOTTI BØKKESEN JACOB S. ØRNDUP J. SKAADITUP ANDERSEN CHRISTIA M ALECE HENRIETTE GRAMM IRMA STINE OLAF C. F. HANSEN NIELS BANG SVENSSON NIKKE SCHIOTT PETERSEN MARTIN ANDER DITMER MORTEN L. JACOBSEN SO HOLER	JENS V. MATHIASSEN LONE VOICIT STARRIS UFFE BØGLUND JENSEN NINA WEDATED JACOB SAND KASPAR BASTIAN PETER KNUDSEN PETER HORTVED CAMILLA C. COLLET ANNE KIRKEGAARD MORTEN NYSTED BEITH MARTIN KASTEN ANDERS P. CHRISTOFFERSEN TOBIAS LIMDE LISBETH KESNER METTE ROSENHOLM NICOLAI KRIGAARD TRINE C. BIELLEPILDT	CHARLOTTE HOVE LASTHORN MARIA BARDAM NICOLAI THORSTED NIELS JOHN FRIBORG JENS S. ØRNDUP JACOB HELLER DIRKSEN CHARLOTTE F. ANDREASSEN MARIE-LOUISE MOLTRE-LETH LUISA NYGAARD JOHN SOMMER SCHMIDT LOUISE WISBECH HULTMANN ANDERS BAJAN JENSEN CLAUDIUS JENSEN ANNE ØYVARTUP ANJA SKAU-ANDERSEN LOTTE BAY GRØNGAARD SELMA GRØNHOLM-LETH CHRISTOPHER FODER	ANNE SOPHIE FAIS PETER STERNBERG KENNETH KYISTGAARD-AANOLM MARGIT BARDAM BIRTHE THORGAARD JØRGENSEN HENRIK WESTERGAARD JØRGENSEN TINA HERRING LISBETH FOULESEN IRMA LARSEN ASTRID NØRGAARD FAIS CHRISTIAN DAMGAARD LUNDE PETER BIRGER SVENSSON PIA JES SCOU BILGISTE MICHAEL BLOF NIELSEN ANDERS AARUM KATHINE ILUM LARSEN PETER JUSTSEN JESPER LBNTS-NIELSEN
--	--	---	---	--

Skatteministeriet
 Nicolai Eigtveds 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.

Oftest 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 momsfristagelse. 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

0114 130

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 bristede 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 iverdigt 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

GORRISSEN 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 Eigveds Gade 28
1402 København K
Denmark

Att Lone Lau Jensen

Høringssvar 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

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 undrer 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 ventig hilsen
Diamond Aircraft DK ApS


Frank Hansen
Direktør

Afgift	07 - 211 - 1
Akt nr	76

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

INDGÅET
12 SEP. 2007

Afgift

SCANNET
Service Center

Liberty Europe ApS
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: DK 29769001

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