



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2007-211-0001

Dato:

**11 OKT. 2007**

Til

Folketinget - Skatteudvalget

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

  
Kristian Jensen

  
Lene Skov Henningsen

## Til L 27

### Høring over forslagene til ændring af i momsloven

Forslaget blev sendt i høring til:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



## Til L 27

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

Forslaget har været sendt til høring hos:

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

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



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

<p>Kollektiv Trafik (DKT)</p>	<p>løsning med kompensation af udbydere af kollektiv trafik for deres merudgifter over bloktilskuddet til kommuner og regioner. DKT tager imidlertid forbehold for afgiftsprovenuets størrelse, idet DKT's foreløbige beregninger indikerer et større beløb. DKT bifalder samtidig hensigten om at arbejde med en overgangsordning i kompensationsordningen.</p> <p>Med den fortsatte afgiftsfritagelse for diesel til togdrift peger DKT endvidere på, at der kan opstå et potentielt konkurrenceforvridende element overfor såkaldt fjernbuskørsel, der ikke er omfattet af kompensationsordningen.</p>	<p>En eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien "kommerciel transport", og som ikke udfører "public-service", vil med stor sandsynlighed blive anset som statsstøtte til private virksomheder, hvorfor en godkendelse fra Kommissionen af denne type støtte næppe kan forventes.</p>
<p>Dansk Arbejdsgiverforening</p>	<p>Ønsker ikke at afgive bemærkninger.</p>	
<p>Dansk Erhverv</p>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<p>Dansk Industri</p>	<p>DI har foreslået en række præciseringer i lovtæksten f.s.v.a. afgiftsfritagelsen for brændstoffer til privatflyvning og godtgørelse af CO<sub>2</sub>-afgift vedrørende sejlads med andre fartøjer end lystfartøjer.</p> <p>DI har herudover stillet forslag om ændringer om regler i kuldioxidafgiftloven, som ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til lovforslag.</p>	<p>Skatteministeriet har noteret sig bemærkningerne fra DI om behovet for, at der i lovforslaget sker en præcisering af begreberne, således at det fremstår klart, hvilke former for flyvning og sejlads, der er omfattet af henholdsvis afgiftspålæggelse og -fritagelse. Der henvises i øvrigt til høringssvaret fra Oliebranchens Fællesrepræsentation.</p> <p>Der stilles forslag på områder, der ikke relaterer sig til det fremsendte udkast til</p>

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

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

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

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

afgiften for benzin, som udleveres fra anlæg uden dampretur. Lovforslagets bemærkninger er tillige særdeles mangelfulde for så vidt angår bestemmelsen om ophævelse af ordningen for benzin udleveret fra dampreturanlæg.

Vedrørende ophøret af afgiftsfritagelsen på privatflyvning foreslås det, at det lovforslaget præciserer hvilke formål, der fremover vil blive betragtet som erhvervsmæssige og hvilke formål, der skal anses som private. Endvidere foreslår FSR, at der enten direkte eller via en hjemmel til at fastsætte nærmere regler på området indføres regler for, hvordan virksomheder, hvor fly anvendes til såvel private som erhvervsmæssige formål skal registrere og opgøre forbruget af indkøbt brændstof.

Hvis bussektoren og billetpriserne ikke skal påvirkes forudsætter det, at kommuner og regioner anvender kompensationen direkte og fuldt ud på den kollektive transport. Vedrørende afgiftsstigningerne på den kollektive transport forekommer det umiddelbart tvivlsomt om det er muligt at implementere en sådan model, der også bør være gennemsigtig og administrerbar. Ellers kan der for bussektoren være risiko og formodning for at konkurrencen bliver forrykket til fordel for togsektoren og til dels flysektoren, da den direkte afgiftsfritagelse for tog- og

Se Skatteministeriets kommentar ovenfor under høringssvaret fra AOPA.

Se Skatteministeriets bemærkninger under høringssvarene fra Danske Busvognmænd og Movia.

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



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

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

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



## Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91  
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk) Internet: [www.fsr.dk](http://www.fsr.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtvedsgade 28  
1402 København K

e-mail: [pskerh@skm.dk](mailto:pskerh@skm.dk)

INDGÅET  
- 1 OKT. 2007  
Afgift

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

### Forslag til ændring af momsloven og toldloven

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

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

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

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

Afgift

07-211-1

Akt nr

201

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

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

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

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

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

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

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

Til de enkelte afsnit har FSR følgende kommentarer:

#### **A. Flymoms**

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

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

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

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

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

#### **B. "Normalværdi"**

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

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

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

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

#### **Kantinemoms**

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

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

### Diverse personalesalg

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

### Fradrag for "ekstramoms"

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

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

### Udlejning af fast ejendom

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

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

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

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

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

### **C. Omvendt betalingspligt**

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

FSR hilser derfor ændringen velkommen.

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

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

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

### **D. Andre ændringer**

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

*Der var  
ikke  
nogen  
Kald det.*

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

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

---oo0oo---



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

Med venlig hilsen

John Byholm  
Formand for skatteudvalget

Niels Ebbe Andersen  
fagdirektør



**SKAT**

Skatteministeriet  
Att.: Lone Lau-Jensen

Hovedcentret

Østbanegade 123  
2100 København Ø

Telefon 72 22 18 18  
Ean. nr. 5798000033788

E-mail via [www.skat.dk/kontakt](http://www.skat.dk/kontakt)  
[www.skat.dk](http://www.skat.dk)

24. september 2007  
J.nr. 07-129809

Karen Madsen

[karen.madsen@Skat.dk](mailto:karen.madsen@Skat.dk)  
Direkte 7237 3883  
Fax 7237 9038

## Høringssvar - Ændring af momsloven

Skatteministeriet har d. 24. august 2007 sendt Forslag til Lov om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer) i ekstern høring. SKAT har følgende bemærkninger:

### Omvendt betalingspligt:

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

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

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

### Obligatorisk elektronisk angivelse

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

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

### De øvrige dele af forslaget:

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

Samlet administrative konsekvenser:

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

Med venlig hilsen

Karen Madsen



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

21279

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

INDGÅET  
17 SEP. 2007

Høringssvar vedr. lov om ændring af momsloven

Afgft

### Opsummering

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

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

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

### Analyse

#### *Historisk baggrund for momsfrigtagelse af fly og leverancer til fly*

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

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

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

Afgft	07-211-1
Akt nr	178

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

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

### *Konsekvensanalyse*

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

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

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

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

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

### **Konklusion**

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

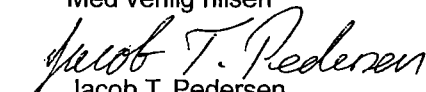
Samlet set vurderes det altså at lovforslaget udelukkende har negative effekter for danske virksomheder, danske borgere, danske kommuner og dansk infrastruktur. Desuden må det forventes at føre til et netto provenutab for den danske stat. Samlet set er lovforslaget altså ikke i Danmarks interesse. Det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

### **Om AOPA**

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

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

Med venlig hilsen

  
Jacob T. Pedersen

Formand, AOPA Danmark


  
**ERHVERVS- OG SELSKABSSTYRELSEN**

**Høringsvar – Lov om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)**

7. september 2007  
Sag nr. 2007-0013850  
ARH/JME

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

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

*Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

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

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

*Administrative konsekvenser*

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

**ØKONOMI- OG  
ERHVERVSMINISTERIET**

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

Afgift 07-211-1

Akt nr

197

20-09-2007

AW 199  
alle

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

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

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

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

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

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

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

CKR har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Andreas Rahlf Hauptmann



Fuldmægtig

Tlf. direkte 3330 7485

E-post arh@eogs.dk

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



**SKAT**

Skattecenter Århus

Margrethepladsen 4  
8000 Århus C

Telefon 72 22 18 18  
Ean. nr. 5798000033863

E-mail via [www.skat.dk/kontakt](http://www.skat.dk/kontakt)  
[www.skat.dk](http://www.skat.dk)

13. september 2007  
J.nr. 07-143442

Rolf Larsen

[rolf.larsen@skat.dk](mailto:rolf.larsen@skat.dk)  
Direkte 72 38 81 47  
Fax 72 22 19 19

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

SCANNET  
Service Center

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

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

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

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

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

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

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

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

Afgift	2007-211-0001
Akt nr	120

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

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

*Artikel 76*

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

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

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

**Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 3**

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

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

**Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 5**

Til:

§ 29, stk. 2.

Punktmarkeringer.

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

Til:

§ 29, stk. 2.

Punktmarkering 1.

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

Forslag til ny affattelse:

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



Til:

§ 29, stk. 2.

Punktmarkering 2.

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

Forslag til ny affattelse:

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

Til:

§ 29, stk. 3.

Punktmarkeringer.

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

Til:

§ 29, stk. 3.

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

Forslag til ny affattelse:

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

#### **Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 7**

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 7.

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

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 9.

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

#### **Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 8**

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 10.

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



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

Til:

§ 34, stk. 1, nr. 13.

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

#### **Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 10**

Til:

§ 34, stk. 2.

Der kan foreslås følgende ændringer til bestemmelsens indledning:

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

#### **Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 13**

Til:

§ 46, stk. 8.

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

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

#### **Skattecenterets bemærkninger til § 1, nr. 14**

Til:

§ 57, stk. 5.

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

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

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

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

Ok



**SKAT**

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

Med venlig hilsen

Rolf Larsen



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

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

14. september 2007

KKo

2007-315-00055

Deres sagsnr.:

2007-211-0001

**Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af momsloven - ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer.**

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

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

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

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

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

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

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

Tilsvarende formuleringer er indeholdt i det til direktivet udsendte høringsbrev.

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

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



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

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

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

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

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

DI kan generelt støtte de andre ændringer, der foreslås.

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

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

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

Med venlig hilsen

Kristian Koktvedgaard  
Chefkonsulent, Skat og Regnskab

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

Finansrådet har følgende kommentarer vedr. del B i lovforslaget.

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Susanne H. Hansen

Direkte 3370 1067  
shh@finansraadet.dk

**Finansrådets Hus**  
Amaliegade 7  
1256 København K

Telefon 3370 1000

Afgift	07-211-1
Akt nr	189

Skatteministeriet  
Att. Lone Lau-Jensen  
Afgiftsområdet



Dansk Told & Skatteforbund  
SKATTEUDVALGET

14. september 2007

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

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

Skatteudvalget har følgende overordnede bemærkninger:

**Ad. "Flymoms".**

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

**Ad. "Interesseforbundne parter og normalværdi".**

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

**Ad. "Omvendt betalingspligt".**

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

Med venlig hilsen

Jan Nørner  
faglig sekretær

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

---

Kære SKM,

Økonomi- og Erhvervsministeriet har ingen bemærkninger til "Forslag til Lov om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)".

Med venlig hilsen

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

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

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

Sendt: 24. august 2007 14:06

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

Se venligst vedlagte

Med venlig hilsen  
Lone Lau-Jensen

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

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

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

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

Dato 14. september 2007

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Sendes på mail til:  
llj@skm.dk

**Høring over lovforslag om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)**

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

**Vedr. flymoms**  
Ingen bemærkninger.

**Vedr. interesseforbundne parter og normalværdi**

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

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

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

h:Veg\1858leg

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

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

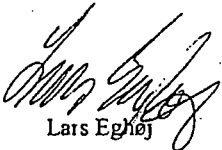
**Vedr. omvendt betalingspligt**

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

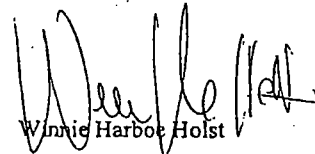
**Vedr. andre ændringer**

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

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

  
Lars Eghøj

Med venlig hilsen

  
Winnie Harboe Holst

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

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

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

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

Med venlig hilsen

  
Søren Lauridsen

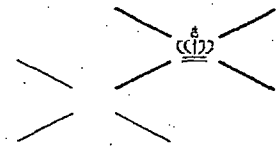


Den 14. september 2007  
Jnr 11.12.06 K04  
Sagsid 000184685

Ref SLU  
slu@kl.dk  
Dir 3370 3878  
Wølgelæmpsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S.  
Tlf 3370 3370  
Fak 3370 3371  
www.kl.dk

1/1

751 AM



Skatteministeriet

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

## FORSLAG TIL ÆNDRING AF MOMSLOVEN

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

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

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

P.M.V.  
E.B.

Henriette Lemvigh  
souschef

Intern kopi

3. kontor

Ekstern kopi

Forsvarskommandoen

Hjemmeværnskommandoen

Forsvarets Materieltjeneste



Sendt pr. e-mail [pafoft@skm.dk](mailto:pafoft@skm.dk)  
Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: Lone Lau-Jensen

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

Hotel - Restaurant  
& Turisterhvervet

Vedroffsvej 32  
1400 Frederiksberg C

Tel. +45 33 24 80 80  
Fax +45 33 24 80 85

[www.horesta.dk](http://www.horesta.dk)  
[horesta@horesta.dk](mailto:horesta@horesta.dk)

CVR. 17 00 48 11

#### Høring over forslag til lov om ændring af momsloven

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

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

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

Det forhold, at arbejdsplader i Danmark vælger at tilbyde arbejdstager kantine- mad i henhold til gældende regler, kan på ingen måde betragtes som skat- tespekulation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen



Lone Njør Huth  
adm. direktør

21292

145

Handel Transport Service

# SCANNET

Service Center

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

Dato: 13. september 2007

INDGÅET  
17 SEP. 2007  
Afgift

**Høringssvar vedr Forslag til Lov om ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)**

HTS takker for at kunne kommentere ovennævnte høring.

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

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

#### Interesseforbundne parter og normalværdi

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

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

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

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

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

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

Afgift	07-211-1
Akt nr	175

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

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

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

Med venlig hilsen



Henrik Friis

Til Skatteministeriet

Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Venlig hilsen

John Roy Vesterholm  
Fuldmægtig, cand. jur.

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

Forbrugerstyrelsen  
Forbrugerpolitisk Enhed  
Amagerfælledvej 56  
2300 København S.

www.forbrug.dk

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

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

Sendt: 24. august 2007 14:06

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

Emne: Lovforslag i høring

Se venligst vedlagte

Med venlig hilsen  
Lone Lau-Jensen

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

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

Afgift	07-211-1
Akt nr	33



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

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

DATO: 12. september 2007

J.NR.: 04-014102-07-1714

REF.: mmm-hfe

[pafgft@skm.dk](mailto:pafgft@skm.dk)

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af momsloven (ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet, samt visse andre ændringer)**

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

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

#### 1. Kaldenavn for direktiv 2006/112/EF

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

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

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

#### 2. "Leverance"/"Levering"

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



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

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

Ordet levering anvendes, når ordet dækker et begreb.

Ordet leverance anvendes, når ordet dækker en konkret transaktion.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

### 3. Formulering af ny § 28, stk. 3

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

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

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

### 4. Interesseforbundne parter

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

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

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





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

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

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

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

#### 6. "Flymoms"

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

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

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

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

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



Herefter udtaler EF-Domstolen i præmis 39, at det kan udledes af denne analyse, at selskaber hvis anden virksomhed end udenrigsvirksomhed kan konstateres at være af mærkbart mindre omfang end deres udenrigsvirksomhed under alle omstændigheder skal betragtes som selskaber, der hovedsageligt flyver i udenrigstrafik.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

#### 7. Omvendt betalingspligt

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Rasmus Møller Madsen



Munkehatten 32 · 5220 Odense SØ · Telefon 65 93 25 00 · telefax 65 93 25 08  
Webadresse: [www.fdr.dk](http://www.fdr.dk) · E-mail: [sekretariat@fdr.dk](mailto:sekretariat@fdr.dk)

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

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

**Høring: Udkast til forslag til ændring af momsloven ( Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer )**

Lovudvalget i Foreningen Danske Revisorer har ikke bemærkninger til ovenstående.

Med venlig hilsen  
Foreningen Danske Revisorer

Tom Karstensen  
direktør

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

14. september 2007

KML/CHS

## **Forslag til ændring af momsloven (Ændrede momsregler for levering af og til fly og mellem interesseforbundne parter, omvendt betalingspligt ved køb af ydelser fra udlandet samt visse andre ændringer)**

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

### **Generelle bemærkninger**

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

### **Specifikke bemærkninger**

Dansk Erhverv har følgende specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte elementer:

#### **Ad A - Flymoms**

Dansk Erhverv har ingen kommentarer.

#### **Ad B - Interesseforbundne parter og normalværdi**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Ad C - Omvendt betalingspligt**

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

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

### **Ad D- Andre ændringer**

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

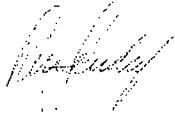
Det foreslås desuden at ændre afregningsperioden for delregistrerede virksomheder, der fører separat regnskab. Forslaget vil betyde, at virksomhederne kan bruge halvårsafregning, hvis den samlede omsætning i virksomhederne er under 1 mio. kr. og kvartalsafregning, hvis den samlede omsætning er mellem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

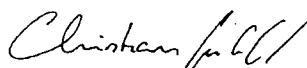
Der foreslås indsat en ny bestemmelse i momslovens § 28, stk. 2, som handler om afgiftsgrundlaget ved overførsel af varer til et andet EU-land. Det fremgår, at indkøbsprisen/fremstillingsprisen skal anvendes som afgiftsgrundlag ved overførsel af varer til et andet EU-land.

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

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

Med venlig hilsen  
Dansk Erhverv

  
Kim Munch Lendal  
Direktør

  
Christian Sestoft  
Chefkonsulent



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: Lone Lau-Jensen

Pr. e-mail: llj@skm.dk

14. september 2007

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

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

Vi har følgende specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte elementer:

#### Interesseforbundne parter og normalværdi

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

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

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

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

alt 155

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Omvendt betalingspligt

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

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

#### Andre ændringer

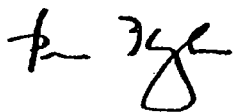
Det foreslås, at værdigrænsen for investeringsgoder, herunder årlige reparationer og vedligeholdelser af fast ejendom, forhøjes fra 75.000 kr. til 100.000 kr. Forslaget vil give virksomhederne en administrativ besparelse, da de undgår nogle opgørelser af momsreguleringsforpligtelser.

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

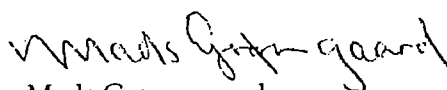
Herudover foreslås, at det direkte fastsættes i momsloven, at afgiftsgrundlaget er købs- eller fremstillingsprisen, når en afgiftspligtig person overfører en vare til et andet EU-land til brug for dennes virksomhed i det andet EU-land.

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

Med venlig hilsen



Per Krogh  
formand for FRR's Skatteudvalg



Mads Grønnegaard  
skattekonsulent, cand.jur.

21294

123

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

SCANNET  
Service Center



INDGÅET  
17 SEP. 2007  
Afgift

14. september 2007  
Ref.: IMLA

**Hørings svar vedrørende udkast til lov om ændring af momsloven**

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

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

**Overførsel af egne varer**

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

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

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

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

*Sammen som*


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

Novo Nordisk A/S  
Corporate Tax

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

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

Venlig hilsen



Ole Bendixen  
Koncernskattechef

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

---

Dansam

Vojens d 10.9.2007

c/o Vojens Lufthavn

Christian Holm

Lilholtvej 8

6500 Vojens

Skatteministeriet

Nicolai Eigveds Gade 28

1402 København K

Att. Lone Lau Jensen

Hørings svar fra Dansam

Katastrofe for Dansk luftfart og Lufthavne

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

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

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

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

Julia 198

Med venlig hilsen

Dansam

Næstformand

Christian Holm

Til Skatteministeriet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Venlig hilsen

SLV 18/07



Suzan Pødenphant  
Specialkonsulent

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

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

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

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

Sendt: 24. august 2007 14:06

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

Emne: Lovforslag i høring

Se venligst vedlagte

Med venlig hilsen  
Lone Lau-Jensen

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

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

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

www.mimesweeper.com  
\*\*\*\*\*

=> 1147-1222-11

Til Minister  
Bertel Haarder  
Undervisningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 21  
1220 Kbh.

UNDERVISNINGSMINISTERIET

11 SEP. 2007

Sagsnr.: .....



8. september 2007

Vedrørende Luffartsuddannelsen og flymoms.

Kære Bertel Haarder

Jeg skriver til Dem i Deres egenskab af undervisningsminister.

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

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

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

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

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

Luffarmsvej 60  
4000 Roskilde  
tele: 7020 6300  
fax 7020 6305  
www.dacspilot.dk  
lv 26201379

DANISH AVIATION COLLEGE

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



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

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

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



Flemming Jeppsson  
Accountable Manager

**Danish Aviation College A/S**  
Lufthavnsvej 60  
4000 Roskilde

Lufthavnsvej 60  
4000 Roskilde  
tlf: 7020 6390  
fax: 7020 6395  
www.dacpilot.dk

DANISH AVIATION COLLEGE