

Katastrofale følger for dansk luftfart ved indførelse af moms på fly

Notat fra General Aviation – GA-brancheforeningen

Udarbejdet d. 15.10.2007

GA-brancheforeningen er en forening, der organiserer en række forskellige aktører indenfor dansk luftfart på tværs af faggrænser. Foreningen har ca. 2.000 medlemmer - fra enkeltpersoner til virksomheder med mange ansatte.

Et hurtigt overblik:

Skatteminister Kristian Jensen (V) haster helt nødvendigt et lovforslag om moms på dansk flytrafik igennem. Hvis lovforslaget vedtages, medfører det massive problemer for især de mindre virksomheder i dansk luftfart. Lukning af danske arbejdspladser, tab af dansk eksport og know how, forringelse af flysikkerheden, øget belastning af miljøet og en prisstigning på uddannelsen til erhvervspilot på op til 100.000 kr. for den enkelte bliver blot nogle af de uheldige følger.

Hertil kommer at skatteministeriet selv skønner, at indførelsen af den nye lov vil medføre staten et årligt indtægtstab på mellem 175 og 200 mio. kr.

Når skatteministeren ønsker at indføre den nye lov allerede per 1. januar 2008, skyldes det, ifølge ham selv, at der er tale om dansk tilpasning til et EU-direktiv. Ministeren frygter, at Danmark kan få en traktatkrænkelssag på halsen, hvis vi ikke indfører loven her og nu. Men det er der ingen reel risiko for, fastslår Peter Lund Meyer, advokat med speciale inden for EU-ret. Skatteministeren kan roligt give den danske flybranche den overgangsperiode på 2-3 år, som den har ytret ønske om.

Storbritannien har i øvrigt lignende momsregler på området, og der har man, i modsætning til Danmark, tilsyneladende ikke tænkt sig at ændre på reglerne.

Baggrund:

Det har generelt været en grundregel i den danske momslovgivning, at transportsektoren er fritaget for moms. Man betaler f.eks. ikke moms, når man køber en færge- eller togbillet. Den danske flybranche har levet efter de nuværende momsregler i 40 år.

D. 16. september 2004 afsagde EF-Domstolen en dom (C-382/02), rejst af det danske luftfartselskab Cimber Air, der nu medfører, at indenrigsflytrafikken i Danmark skal pålægges moms. Det vil sige, at alt fra brændstof og reservedele til f.eks. kommunikations- og sikkerhedsudstyr pålægges en afgift på 25 procent. Og det får naturligvis priserne på reparationer, service, luftfoto, indenrigsflyvning, pilotuddannelsen, kommunikations- og sikkerhedsudstyr, taxi- og rundflyvning m.m. til at stige.

De små selskaber skal betale – de store slipper

Undtaget for momsreglerne på indenrigsflyvning bliver kun de store luftfartselskaber, der hovedsageligt flyver udenrigsflyvning. Det vil sige, at et dansk selskab, der udelukkende flyver i Danmark, tvinges til at betale moms for sine indkøb af varer og tjenesteydelser og til at opkræve moms af sine kunder, mens de store udenlandske luftfartselskaber og danske luftfartselskaber, der hovedsageligt flyver udenrigs, er momsfritaget.

Kun to måneder til loven træder i kraft

Da dommen for tre år siden blev afsagt mod den danske stat, tog skatteministeriet ikke skridt til ændringer, for indtil for nylig har staten haft to sager om moms på indenrigsflyvning til behandling i det danske retssystem. Men de er nu begge afsluttet med forlig. Derfor har skatteministeriet netop fremsat et lovforslag, der skal indføre de nye momsregler allerede fra 1. januar 2008.

Ingen fordele – kun ulemper

Den nye lov om moms på fly medfører ingen fordele for nogen som helst i Danmark. Hvorfor haster man så loven igennem i et tempo, så flybranchen højst får to måneder til at omstille sig til den nye markedssituation?

Danmark - fra EU's billigste til EU's dyreste

Trods høje lønninger og strenge miljøkrav har Danmark i dag et vidt forgrenet net af mindre og mellemstore virksomheder, som leverer produkter og serviceydelser til flybranchen, og de har en stor andel af udenlandske kunder. Ved indførelse af moms på fly per 1. januar 2008 går den

danske flybranche med et trylleslag fra at være den billigste i EU - til at være den dyreste. Denne fordyrelse afspejler sig allerede nu i manglende ordretilgang, fortæller flere branchefolk.

Tab af arbejdspladser, eksport og knowhow

Da fly er meget mobile, og da Danmark med sine 25 procent har den højeste momssats i EU, vil disse kunder se sig om efter billigere lande med lavere momssatser og lavere arbejds løn, hvor de kan få installeret f.eks. kommunikationsudstyr og repareret, serviceret og malet deres fly. Det betyder tab af arbejdspladser, eksport og knowhow.

Lovforslaget får i sin nuværende form katastrofale følger for alle de mindre aktører indenfor dansk luftfart, hvoraf en del frygter, at de må dreje nøglen om, mens andre allerede har varslet afskedigelser. Det gælder f.eks. Baltic Air Service på Bornholm.

Udflytning af virksomheder og fly

Nogle overvejer at flytte deres virksomhed til udlandet for at følge kunderne, mens danske, internationale koncerner, der benytter egne fly til transport af medarbejdere og kunder, se Grundfos høringssvar, med fordel vil kunne udflage deres fly til andre lande.

Staten mister 175 – 200 mio. kr. om året i provenu

Normalt medfører indførelsen af moms på varer eller tjenesteydelser en nettoindtægt for staten. Men på dette område vil momsen, ifølge skatteministeriets egne beregninger som fremgår af lovforslaget, betyde et årligt provenutab på mellem 175 – 200 mio. kr. Gav man branchen f.eks. tre år til omstilling til den nye konkurrencesituation, kunne man redde mange arbejdspladser og spare over en halv mia. kr. på statens budget. I dette provenutab har man desuden slet ikke medtaget det tab af skatte- og afgiftsindtægter, som uvægerligt vil opstå, når en del danske virksomheder enten lukker, flytter til udlandet eller går ned i omsætning.

Flyvning bliver dyrere for den private forbruger

Almindelige forbrugere kan ikke som virksomheder trække momsen fra billetprisen. Derfor bliver flyvning dyrere for de private forbrugere. Det gælder alt fra indenrigsflyvning med danske selskaber til taxifyvning, rundflyvninger, luftfotos af ejendomme og gårde etc.

Ringere sikkerhed og mere forurening

Ligesom med afgifterne på biler, så medfører prisstigningerne inden for flybranchen også en ældre "flypark", fordi mange vil skubbe deres investeringer i nye fly og vedligeholdelse mest muligt. Det medfører en større belastning af miljøet i kraft af gamle og mere forurenende motorer og materialer. Men det fører også til ringere sikkerhed, fordi den nyeste sikkerhedsteknologi ikke findes i de gamle fly.

Flyvning er statistisk og i praksis den mest sikre transportform, og de forhøjede billetpriser kan skabe en forbrugervandring til f.eks. tog, færger, busser og privatbilisme. Transportformer der ikke er nær så sikre som flyvning. Da flypassagerer som regel rejser over lange afstande og ligeledes er indehavere af en bil, vil udviklingen også resultere i flere biler og bilkøer på det ellers hårdt belastede danske motorvejsnet.

Lovforslaget er konkurrenceforvridende

Skatteministerens lovforslag er konkurrenceforvridende på flere måder.

For det første bliver luftfarten, som i forvejen er pålagt særlige afgifter, stillet endnu ringere i konkurrencen om de private kunder i forhold til tog, færger, busser og taxaer, hvor der ikke betales moms på billetterne.

For det andet er lovforslaget konkurrenceforvridende, fordi de selskaber, der fortrinsvis flyver til udenlandske destinationer, er momsfrataget på indenrigsflyvningen, mens selskaber, der fortrinsvis flyver i Danmark ikke er fritaget for moms. Det betyder, at de sidstnævnte, der som regel er mindre virksomheder, vil tabe privatkunder til de store selskaber, der er momsfrataget.

Mindre konkurrence på indenrigsflyvning

Når skatteministeriets lovforslag bevirker, at de internationale luftfartselskaber kan operere moms frit i Danmark, mens de danske luftfartselskaber skal opkræve moms på deres ruter og dermed konkurrere på ulige vilkår, så vil det i den grad forringe konkurrencen på indenrigsflyvning. Intet overvejende dansk luftfartselskab, ved sine sansers fulde brug, vil vel åbne en ny og konkurrerende rute på de vilkår.

Dårligere forbindelser i indenrigsluftfarten

Når konkurrencen på indenrigsluftfarten svækkes så voldsomt, og man samtidig pålægger eventuelle danske flyselskaber moms, så vil det også betyde, at flyselskaberne fremover kun vil satse på de mest lukrative ruter, og det vil få en negativ afsmitning i mængden af hjemlige destinationer og afgange.

Danmark taber terræn som trafikalt knudepunkt

De højere priser på reservedele, service, udstyr, reparationer og billetter, samt den dalende konkurrence på indenrigsflyvningen og de høje afgifter på luftfart vil få Danmark til at sakke agterud i kampen om at være et knudepunkt i international luftfart.

Bureaukratiske og uklare regler for opgørelse af udenrigsflyvning

Ifølge lovforslaget kan et luftfartselskab kun være momsfrataget, hvis dets udenrigstrafik udgør mere end 55 procent af dets samlede flytrafik beregnet på baggrund af omsætning og antal fløjne kilometer i det senest afsluttede regnskabsår. Betyder det, at både antal flyvninger til udlandet og omsætningen fra udenrigsluftfart skal udgøre mindst 55 procent, eller er det nok at f.eks. omsætningen er på 51 procent, hvis bare andelen af fløjne "udenrigskilometer" udgør 59 procent, så gennemsnittet af de to tal bliver 55?

Reglerne er meget bureaukratiske, og de kommer til at udgøre en væsentlig administrativ byrde både for luftfartselskaberne men også for det offentlige, når tallene skal kontrolleres. Administrative byrder er ellers noget som regeringen ønsker at skåne erhvervslivet for.

I Tyskland skal et flyselskab kun flyve 51 procent udenrigs for at blive momsfrataget. Hvorfor stiller man strengere krav til de danske virksomheder for at opnå momsfratagelse herhjemme? På den måde forværrer man jo unødigt de danske selskabers konkurrenceevne på egen grund.

Og hvorfor nøjes man ikke bare med at måle på, hvor stor en andel af den årlige omsætning, der stammer fra udenrigsfart? Når man f.eks. i forbindelse med lukkeloven skal afgøre om butikker kan holde søndagsåbent, så sker det udelukkende ud fra omsætning. Mon ikke detailhandelen ville kvie sig, hvis antallet af kunder eller størrelsen på butikken skulle indgå i beregningerne?

Pilotuddannelsen bliver op til 100.000 kr. dyrere

I Danmark kan det koste op til 750.000 kr. at blive erhvervspilot. Eleverne skal, i modsætning til de fleste andre uddannelser, selv finansiere uddannelsen, og da de ikke kan få S.U. lån, sker det ofte med forbrugslån med høje renter. Samtidig er eleverne ikke sikret arbejde, når de afslutter uddannelsen.

Når lovforslaget føres igennem vil flyveskolerne opleve prisstigninger på fly, reservedele etc. og det betyder højere priser for eleverne – en prisstigning på op til 100.000 kr. som hver elev skal betale af egen lomme. For at afbøde denne virkning for de nuværende pilotelever, foreslår

ministeren i sit lovforslag, at flyveskolerne får en 2-årig overgangsordning med de gamle momsregler.

Det rejser to spørgsmål:

1. Hvis flyveskolerne, ifølge ministeren, kan vente med at implementere direktivet i to år, hvorfor kan resten af branchen så ikke også?
2. Hvad har regeringen tænkt sig at gøre for de fremtidige pilotelever, når de om to år rammes af voldsomme prisstigninger og dermed får verdens dyreste, selvfinansierede pilotuddannelse?

Mangel på piloter i fremtiden

Når prisen på uddannelsen til erhvervspilot stiger med op til 100.000 kr. om to år, vil mange, allerede nu, vælge den dyre uddannelse fra. En egenbetaling på omkring 850.000 kr. vil være over manges smertegrænse. Og det kan skabe pilotmangel på det danske marked.

Piloter vil sive fra forsvaret

Tidligere er der, i perioder med pilotmangel, sket en sivning af piloter fra det danske forsvar til erhvervslivet. Det er uheldigt, fordi forsvaret således kan risikere at stå med en stribe fly, som ingen kan få på vingerne.

Flytning af flyveskoler til udlandet

Flyveskolerne finder, at regeringens lovforslag er uholdbart på sigt. Findes der ikke en mere permanent løsning, der kan gøre uddannelsen billigere for eleverne, f.eks. via tilskud eller mulighed for hjemtagelse af S.U. lån til lav rente, overvejer nogle af flyveskolerne, heriblandt Skandinaviens største i Roskilde, at flytte sine aktiviteter til udlandet, hvor vilkårene for skolerne og eleverne er bedre.

Veteranfly går tabt

På grund af de gunstige regler på området har Danmark en fin flåde af gamle og velbevarede veteranfly. Det er hovedsagligt private personer, der, for egen regning, restaurerer og bevarer disse fly. Jens Toft fra Toft Air i Viborg mener blandt andre, at fordyrelsen vil betyde, at mange af disse fly, fremover ikke vil blive sat i stand og bevaret.

Skatteministeren frygter en traktatkrænkelssag

Ifølge skatteministeren selv, (se brev til Anna Kjær Jensen d. 11-09-2007), så fremsættes lovforslaget ikke med regeringens bedste vilje. Alligevel ønsker ministeren, at loven skal træde i kraft allerede ved årsskiftet. Skatteministeren frygter, at EU skal indlede en traktatkrænkelssag mod Danmark, hvis vi ikke indfører loven om "flymoms" nu.

Ingen reel risiko for traktatkrænkelssag

Ifølge advokat med speciale i EU-ret Peter Lund Meyer vil Danmark ikke blive udsat for en sådan sag, hvis Folketinget vedtager loven nu og med ikrafttrædelse om 2 – 3 år.

Når Danmark ikke løber nogen risiko for en traktatkrænkelssag i forbindelse med en senere ikrafttrædelse af lovforslaget, så beror det på en række konkrete forhold.

Når et nyt EU-direktiv skal implementeres, ser EU på tre ting:

1. Om det enkelte land reelt implementerer direktivet
2. Hvor godt direktivet implementeres og
3. Hvor hurtigt det sker.

Den danske stat har siden EU-dommen i 2004 haft to uafsluttede sager i det danske retssystem vedr. "flymoms". Regeringen har måttet afvente udfaldet af de to sager, fordi det er domstolene,

der fortolker lovgivningen, og fordi der skal være overensstemmelse mellem EU-direktivet og den nationale lovgivning.

Staten har ikke forsøgt at trække implementeringen i langdrag, tværtimod har man netop afsluttet de to sager med forlig i stedet for at vente på, at sagerne kom for Højesteret.

Manglende undersøgelse

I 2001 anbefalede en arbejdsgruppe under skatteministeriet, at man skulle undersøge de nærmere konsekvenser ved implementeringen af det pågældende direktiv, og tage branchen med på råd. En sådan undersøgelse er aldrig blevet lavet, og derfor kender man i dag ikke konsekvenserne ved indførelsen af lovforslaget. Det anbefales, at undersøgelsen sættes i gang, og at flybranchen er behjælpelig med information, således at direktivet kan implementeres på den mest hensynsfulde måde overfor dansk luftfart.

Mange frustrerede hørings svar

Et rekordstort antal hørings svar fra mange forskellige aktører i branchen påpeger, uafhængigt af hinanden, en række kritisable forhold og katastrofale virkninger ved lovforslaget. Hvis direktivet skal implementeres på en kvalitativ god måde, som EU foreskriver, må der tages hensyn til de, i dette notat anførte, problemstillinger, og desuden laves en overgangsperiode på 2 – 3 år.

Danmark er EU's duks - ingen lande har klaget over vore momsregler

Danmark er ubetinget EU's duks med hensyn til indførelse og efterlevelse af EU-direktiver. Det fremgår af EU's Internal Market Scoreboard. Vi må med andre ord som nation have noget goodwill på kontoen, og når vi i dette tilfælde har brug for en overgangsperiode, så er der gode grunde til det. Desuden har ingen af de andre EU-lande klaget over Danmarks momsregler.

Danmark har ikke fået nogen henvendelse fra EU

Før EU overhovedet kan indlede en traktatkrænkelssag mod med et medlemsland, skal landet modtage en såkaldt åbningsskrivelse og senere en begrundet udtalelse om sagens indhold og kommissionens synspunkter. Danmark har ikke modtaget nogen af delene i den pågældende sag. Hvis Danmark implementerer direktivet med en overgangsordning på 2 – 3 år vil vi med garanti aldrig få en traktatkrænkelssag, fastslår Peter Lund Meyer – og sandsynligheden for en åbningsskrivelse vil være uendeligt lille - og i øvrigt være uden nogen konsekvenser for Danmark.

Der er ikke nogen reel deadline for indførelsen af loven

Skatteminister Kristian Jensen anfører selv i et brev dateret 21-08-2007 til folketingsmedlem og nuværende trafikminister Jakob Axel Nielsen, at alle medlemslande skal tilpasse deres lovgivning til EF-Domstolens domme, og at dette skal ske "snarest muligt". Der er altså ikke sat en eksakt dato på, hvornår implementeringen af loven om "flymoms" skal være afsluttet. Set i lyset af de problemer loven påfører branchen, må en overgangsperiode på 2 – 3 år være at betegne som "snarest muligt".

Skatteministeren modsiger sig selv

Skatteministeren siger, at vi er nødt til at indføre loven nu, og at EU ikke kan vente. Alligevel giver han i lovforslaget flyveskolerne en to års overgangsordning, ligesom købsaftaler, der indgås i 2007 til levering i 2008 er momsfrigtaget. Hvis direktivet er så rummeligt, og der er lovhemmel til disse to undtagelser, så kan ministeren vel også som et minimum lade hele branchen få en overgangsordning på to år?

Storbritannien har lignende regler – men ændrer dem ikke

Mindst et andet EU-land (Storbritannien) efterlever ikke EU's regler på området - og landet har overhovedet ikke nogen planer om at gøre det. Da fly er meget mobile, vil det, set med EU-øjne,

være sund fornuft, at Danmark og Storbritannien implementerer direktivet samtidigt. Hvis Danmark alene indfører den nye lov om flymoms, vil de mange fly blot vende næsen mod de britiske øer.

Så det store spørgsmål er nu

Når Danmark, ved at lave en treårig overgangsordning, kan spare en halv mia. kr. på statsbudgettet og mange gode arbejdspladser samt eksport og knowhow på danske hænder, uden at risikere en traktatkrænkelssag, hvorfor gør vi det så ikke?