

Fælles notat fra AOPA og G.A. Brancheforeningen:

22.05.2008

Direktiver på kollisionskurs hvis ny lov om flymoms vedtages

Luffartsorganisationen AOPA har spurgt sine søsterorganisationer i Europa om, hvordan man i de enkelte lande har implementeret EU's direktiv om flymoms.

Danmark går enegang

I ingen af de over 20 EU-lande, der har meldt tilbage til AOPA, har man en lov, der medfører en så voldsom konkurrenceforvridning, som der lægges op til i Danmark, og man har heller ikke nogen planer om at indføre sådanne love. Der er altså ikke tale om, at Danmark er bagud med implementeringen af momsdirektivet i EU, som ministeren ellers giver indtryk af. Tværtimod vil Danmark med dette forslag gå enegang i Europa ved at indføre en ny lovgivning, der ifølge Konkurrencestyrelsen er i strid med konkurrenceretten med hensyn til flyveskolerne. Dette problem berører skatteministeren slet ikke i sine svar på skatteudvalgets spørgsmål.

Flyveskoler – lad jer opkøbe eller dø

Problemet med den danske lov er, at den skaber ulige konkurrence mellem de flyveskoler, der er ejet af et luftfartsselskab, der hovedsagligt flyver udenrigs, og de selvstændige flyveskoler.

En flyveskole ejet af et "udenrigsflyelskab" kan få momsfrie fly, hvorimod en selvstændig flyveskole skal betale fuld moms uden fradragsret. Det har den praktiske betydning, at en flyveskole er nødt til at sælge ud og lægge sig ind under et udenrigsselskab for at overleve. De flyveskoler, der ikke kan det, dør. Længere er den ikke, og det er klart konkurrenceforvridende. Det behøver man ikke at være jurist for at forstå. Dette nævner ministeren slet ikke i sit svar på spørgsmål 25 til trods for Konkurrencestyrelsens klare holdning til spørgsmålet.

Som bekendt har Danmark mange selvstændige flyveskoler og deriblandt Nordens største. Ingen af dem er i dag ejet eller drevet af et udenrigsflyelskab. Men i hvert fald én flyveskole er på vej til at rette ind efter lovforslaget. Der vil altså utvivlsomt opstå en meget klar forskel i priserne, da de selvstændige flyveskoler vil være meget dyrere for en pilotaspirant, da de ikke har fradrag for købsmomsen på deres fly, hvorimod flyveskolen, der ejes af et udenrigsselskab, kan købe fly helt uden moms.

Sag ved EF-domstolen hvis loven vedtages

Ministeren har selv lagt vægt på, at han ønskede at indføre direktivet, så Danmark på ingen måde kunne risikere en traktatkrænkelssag i EU. Det har der nu aldrig været risiko for. I givet fald skulle mere end 20 EU-medlemslande, og formentlig endnu flere, sidde på anklagebænken ved siden af Danmark i den sag. Derimod er der overordentlig stor sandsynlighed for at de selvstændige flyveskoler vil indbringe deres sag for EF-Domstolen, fordi den danske lov er i direkte modstrid med EU's konkurrenceregler.

Men hvordan har det overhovedet kunnet lade sig gøre, at momssystemdirektivet strider mod konkurrenceretten, uden at nogen har gjort indsigelser før nu?
Svaret er ganske simpelt.

Dom går imod momsdirektivets hensigt

Da dommen blev afsagt i Cimber Air sagen sidste år, valgte dommerne ved EF-domstolen at fortolke momssystemdirektivet således, at ALLE fly indkøbt af et udenrigsflyselskab - også til brug i en flyveskole, der er ejet af selskabet - nu kan købes uden moms. Det havde slet ikke været EU-kommissionens oprindelige intention med direktivet, og denne utilsigtede konsekvens af dommen, med de meget vidtrækkende konsekvenser for flyveskolerne, har ingen hidtil været opmærksom på.

EU-kommissionen skal behandle sagen før en ny lov kan vedtages

Derfor er den eneste rigtige udgang på sagen, at EU-kommissionen nu må tage stilling til om direktivet ikke bør ændres, da man ellers risikerer at et medlemsland indfører én lov for at overholde et EU-direktiv og dermed overtræder et andet. Med andre ord: Vi kan ikke gennemføre lovændringen i Danmark, før der er skabt sikkerhed for, at vi ikke derved overtræder andre regler. Lovændringen må udskydes, til der er 100 procents klarhed over dette, og i givet fald, indtil direktivet ændres.

Med venlig hilsen

Jacob Petersen
Formand AOPA Danmark
Communications Officer IAOPA Europe
Cand. Polit.

Lasse Rungholm
Formand G. A. Brancheforeningen - General Aviation
Advokat (L)

./ Som bilag er til orientering vedlagt skatteministerens svar på skatteudvalgets spørgsmål nr. 23, 24 og 25

Spørgsmål 23

Kan ministeren garantere, at Danmark – i fald forslaget gennemføres som fremsat – ikke vil kunne dømmes for at krænke princippet om afgiftsneutralitet?

F.eks. i tilfælde af en sag hvor en flyveskole, der skal betale moms af fly og vedligeholdelse og derfor ikke længere kan konkurrere på lige fod med en flyveskole, der er momsfritaget, lægger sag an under henvisning til at Danmarks momslovgivning er konkurrenceforvridende og ikke opfylder grundprincippet i EU's momsdirektiv om, at lige aktiviteter inden for et land også skal behandles momsmæssigt lige?

Svar

Jeg kan naturligvis ikke garantere noget sådant, men jeg vil dog blive temmelig overrasket over en sådan dom, da det jo faktisk er EF-Domstolen, jf. svaret på spørgsmål 20, der har fastslået, at den fortolkning af momssystemdirektivet, som ligger bag de foreslåede nye momsregler på flyområdet i L 32, ikke krænker princippet om afgiftsneutralitet.

Spørgsmål 24

Udvalget har i forbindelse med foretræde af AOPA og Copenhagen Airtaxi fået oplyst at Konkurrencestyrelsen af egen drift har kontaktet Copenhagen Airtaxi, idet styrelsen finder nærværende forslag problematisk. Vil ministeren rette henvendelse til konkurrencestyrelsen med henblik på at få afklaret de konkurrencemæssige problemstillinger ved lovforslaget?

Svar

Jeg har modtaget følgende bidrag til svar fra Konkurrencestyrelsen:

” Konkurrencestyrelsen modtog den 2. oktober 2007 fra Skatteministeriet kopi af de til lovforslaget indkomne høringssvar med henblik på, at Konkurrencestyrelsen kunne vurdere de konkurrencemæssige aspekter ved den foreslåede ændring af reglerne for flymoms. Som led i Konkurrencestyrelsens analyser kontaktede styrelsen flere danske flyselskaber, heriblandt Copenhagen AirTaxi.

Lovforslaget bortfaldt med udskrivningen af folketingsvalg til afholdelse den 13. november 2007, men blev genfremsat for Folketinget den 5. december 2007.

Lovforslaget er en følge af EF-Domstolens afgørelse i sag C-382/02, Cimber Air. Efter det for Konkurrencestyrelsen oplyste, svarer lovforslaget til, hvordan en række andre medlemslande har implementeret momsdirektivet. Konkurrencestyrelsens undersøgelse af de konkurrencemæssige aspekter af det forud for folketingsvalget 2007 fremsatte lovforslag viste, at lovforslaget skaber en konkurrenceforvridning mellem indenrigs- og udenrigsflyselskaberne. Konkurrenceforvridningen består i, at udenrigsflyselskaberne har bedre mulighed for at fritage moms end indenrigsflyselskaberne, om end det må forventes, at markedsaktørerne på sigt vil tilpasse sig de til enhver tid gældende regler, hvilket vil mindske de konkurrenceforvridende virkninger.

For så vidt angår *ruteflyvninger* forvrider lovforslaget ikke direkte konkurrencen mellem flyselskaberne. Det skyldes, at indenrigsflyselskaber og udenrigsflyselskaber ikke i dag opererer på samme rute. Lovforslaget kan dog påvirke den potentielle konkurrence på de enkelte ruteflyvninger.

For så vidt angår *taxiflyvning* vil det eneste indenrigsflyselskab få forvredet konkurrencen svarende til momsforskellen i forhold til udenrigsflyselskaberne. Lovforslaget kan endvidere påvirke den potentielle konkurrence på taxiflyvninger.

For så vidt angår *rundflyvninger* vil aktørerne være indenrigsflyselskaber, og der vil derfor ikke ske en faktisk konkurrenceforvridning. Lovforslaget kan dog påvirke den potentielle konkurrence blandt rundflyvninger.

For så vidt angår flyskoler vil konkurrencen blive forvredet mellem flyskoler med status af indenrigsflyselskab og udenrigsflyselskab. Lovforslaget kan endvidere påvirke den potentielle konkurrence på flyskoler.

For så vidt angår både ruteflyvninger, taxifyvninger, rundflyvninger og flyskoler må det dog forventes, at markedsaktørerne på sigt vil tilpasse sig de til enhver tid gældende regler og dermed **forsøge at opnå status som udenrigsflyselskab**. Skatteministeriet har over for Konkurrencestyrelsen oplyst, at der i det seneste lovforslag er indføjet en 2-årig overgangsperiode for flyskoler, så flyskolerne kan få momsfri leveringer indtil 31. december 2010.

For så vidt angår *handel med fly og udstyr mv. samt reparation og vedligehold heraf* mister danske virksomheder, der udfører disse erhverv, sin fordel i forhold til virksomheder i samme branche i andre EU-lande, da lovændringen vil fjerne de fordelagtige danske regler og bringe regelsættet i overensstemmelse med de andre medlemslandes regelsæt. Skatteministeriet har over for Konkurrencestyrelsen oplyst, at der i det seneste lovforslag er indføjet en tilpasningsordning, så skriftlige kontrakter om salg af luftfartøjer og fast udstyr til sådanne luftfartøjer indgået inden datoen for ikrafttræden af lovforslaget, kan ske til momsfri levering efter hidtil gældende regler blot selve leverancen finder sted inden 1. juli 2010.

Som nævnt ovenfor, må det forventes, at markedsaktørerne på sigt vil tilpasse sig de til enhver tid gældende regler. Det vil **mindske** de konkurrenceforvridende virkninger i praksis. **Samtidig ses der ikke at være mere hensigtsmæssige forslag til, hvordan EF-domstolens afgørelse kan implementeres på en mindre konkurrenceforvridende måde. ”**

Jeg henholder mig til Konkurrencestyrelsens svar.

Spørgsmål 25

Det fremgår af ministerens svar på spørgsmål 20, at EU-kommissionen deler Danmarks bekymringer vedr. konkurrenceforvridning og brud med princippet om afgiftsneutralitet. Ministeren skriver således: "Den danske regering og Europa-Kommissionen påstod i Cimber Air sagen, at en afgiftsfritagelse for leverancer af alle fly m.v. uanset anvendelse alene til flyselskaber i hovedsagelig udenrigstrafik, vil føre til konkurrenceforvridning i forhold til andre virksomheder, uden denne ret til momsfri leverancer, og derfor stride mod det grundlæggende momsretlige princip om momsens neutralitet og om ens momsmæssig behandling af alle erhvervsdrivende i samme situation". Endvidere ser ministeren, jf. svar på spørgsmål 23 sig ikke i stand til at garantere, at lovforslaget i sin nuværende form ikke er direktivstridig i forhold til konkurrenceregler og princippet om afgiftsneutralitet. Vil ministeren på denne baggrund tage kontakt til EU-Kommissionen og påpege at dommen lader til at have afdækket en indbygget inkonsistens i EU-direktivet, der gør det umuligt at implementere dommen uden samtidig at komme i strid med konkurrenceregler og princippet om afgiftsneutralitet? Og vil ministeren bede EU-Kommissionen om at tage initiativ til at ændre EU-direktivet så denne inkonsistens elimineres?

Svar

Idet jeg skal henvise til Kammeradvokatens notat vedlagt svaret på spørgsmål 9, vil jeg for det første minde om, at EU-direktivets regler om momsfrigørelse for fly alene vedrører flyselskaber. Der er således ingen bestemmelser i direktivet, der giver medlemslandene ret til at momsfrigøre leverancer af og til fly til andre virksomheder (herunder selvstændige flyskoler) eller privatpersoner.

Det vil sige, at de af lovforslagets bestemmelser der medfører fremtidig momspligt ved salg af og til fly til andre virksomheder end flyselskaber og til private, må anses som nødvendige ændringer, der alene ophæver en særlig momsfordel danske virksomheder og private har haft i forhold til tilsvarende virksomheder og private i andre EU-lande. På denne måde skaber lovforslaget lige konkurrenceforhold mellem virksomheder/private i Danmark og i andre EU-lande.

Det er i forhold til flyselskaberne, at der kan være tale om et konkurrencemæssigt problem og en uoverensstemmelse med princippet om afgiftens neutralitet er i forholdet til flyselskaberne. Det skyldes, at et flyselskab - der klassificeres som "udenrigsflyselskab" - kan få leverancer momsfrit, mens et andet flyselskab - der klassificeres som "indenrigsselskab" - skal betale moms af leverancerne, og der kan derfor opstå den situation, at to flyselskaber har forskellige momsforhold uanset, om de beflyver samme indenrigsrute.

Jeg skal imidlertid gøre opmærksom på, at problemet kun opstår fordi indenrigs personbefordring er momsfritaget i Danmark og "indenrigsflyselskaberne" derfor ikke har fradragsret for moms af deres indkøb. Hovedreglen i EU er, at indenrigs personbefordring er momspligtig, hvilket vil sige at

"indenrigsflyelskaberne" har fradragsret for købsmoms, mens "udenrigsselskaberne" får momsfri leveringer. Samlet set betyder disse EU-regler derfor, at der ikke er konkurrenceforvridning mellem flyelskaberne – nogle får leverancer momsfrit, mens de andre får momsen tilbage via deres momsafregning.

Det er derfor min vurdering, at der ikke er grundlag for at kontakte EU-Kommisionen med henblik på ændringer af EU-reglerne.

Ophæver vi i Danmark vores særlige momsfritagelse for indenrigs personbefordring med fly og dermed lægger moms på selve flybilletterne, viser beregninger foretaget i Skatteministeriet, at priserne på indenrigs flybilletter vil stige med 25%, hvis flyelskabet er et "udenrigsflyelskab", og med ca. 10 %, hvis selskabet er et "indenrigsflyelskab". Disse prisstigninger vil ramme private og virksomheder med momsfri aktiviteter fuldt ud, idet de ikke har fradragsret for købsmoms. Til sammenligning betyder det fremsatte lovforslag, at der alt andet lige vil kunne ske et prisfald på ca. 7% på "udenrigsselskabernes" indenrigsflyvninger, mens eventuelle "indenrigsflyelskaber" vil få en meromkostning, der skønnes at medføre billetstigninger på ca. 10%.

Da langt hovedparten af indenrigsflyvningerne i dag beflyves af flyelskaber, der efter lovforslaget vil blive anset for "udenrigsflyelskaber", og da det vurderes, at flyelskaberne på sigt vil tilpasse sig de til nye regler, og da der endelig ikke vurderes at være nævneværdige konkurrenceproblemer i praksis, jf. svaret på spørgsmål 24, anser jeg det fremsatte lovforslag for at være den bedste og mest hensigtsmæssige måde at tilpasse den danske lovgivning til EU-reglerne på.