



## REMISSVAR

Datum  
2014-07-10  
Ert datum  
2014-06-19

Diariernr  
2014-3100  
Er referens  
Fi2014:2294

Avdelningen för verksamhetsstöd  
Rättsenheten  
Amanda Swahn  
010-2405405  
amanda.swahn@msb.se

Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

### Remissvar angående promemorian "Beskattning av flygbränsle och fartygsbränsle" (Fi2014:2294)

Med anledning av vad som föreslås i promemorian med avseende på flygbränsle och fartygsbränsle som förbrukas av organisationer som utför uppdrag för offentliga myndigheter vill Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) påpeka önskvärdheten av att bränsle som förbrukas i samband med utbildning eller träning för sådana uppdrag kan betraktas som skattefritt. MSB har i övrigt inga synpunkter att redovisa med anledning av remissen.

-----  
I detta ärende har chefsjuristen Key Hedström beslutat. Myndighetsjuristen Amanda Swahn har varit föredragande.

Key Hedström

Amanda Swahn

Kopia: Forsvarsdepartementet/SSK

Yttrande  
2014-08-15

Dnr Fi2014:2294

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

REGERINGSKANSLIET  
Finansdepartementet - Registratörn

Till Ink. 2014-08-18  
Dnr. Fi2014/2294

## Yttrande över Finansdepartementets remiss över beskattning av flygbränsle

### Sammanfattning

Frivilliga Flygkåren, FFK, anser att analysen av de effekter som en bränsleskatteökning skulle innebära bygger på felaktig grund och kommer att kraftigt begränsa FFK:s kapacitet som en del av landets krisberedskap

FFK anser att Finansdepartementets definition av kommersiell flygning och privat flygning inte är tillämplig på FFK:s verksamhet.

FFK hävdar att EU:s direktiv inte måste följas om det innebär att en för landet viktig resurs inom krisberedskapen kommer att hotas av nedläggning

FFK anser att Finansdepartementets tolkning av vad som är skattebefriad skolning eller inte kan inte tillämpas på FFK:s verksamhet

### Privat flygning eller kommersiell flygning

I förslaget som framlagts kommer FFK:s verksamhet att till stor del beskattas. FFK utbildar och tränar sina piloter löpande under året för att kunna flyga för myndigheter och Försvarmakten.

Exempel på insatser är skogsbrandflyg, krisberedskapsflyg efter oväder samt flyg för Hemvärnet och Marinen med havsövervakning. FFK:s flygning som idag sker enligt kommersiella regler och kan också likställas med den statsluftfart som ex. Kustbevakningen, Försvarmakten och Polisens utövar. Hittills har all FFK-verksamhet varit skattebefriad då all verksamhet är beställd av myndigheter.

I remissen anser Finansdepartementet att FFK:s flygning är av privat karaktär. Detta är märkligt då Transportstyrelsen anser att den är av kommersiell karaktär och att FFK måste ha ett bruksflygtillstånd. Bruksflygtillstånd krävs för företag som gör uppdrag för tredje person. Eftersom FFK:s flygningen är en tillståndspliktig verksamhet kan den inte vara privat. Bruksflyg definieras av luftfartslagens 8§, *För att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, såsom lyft, bogsering, inspektioner och övervakning, krävs ett bruksflygtillstånd*

Enligt EG förordning 216/2008 har man fastställt att kommersiell verksamhet är följande:

- i) *kommersiell trafik: all luftfartstrafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden saknar kontroll över operatören.*

Transportstyrelsen har gjort bedömningen att FFK:s verksamhet ska klassas som kommersiell.

Transportstyrelsen ställer omfattande krav på FFK piloternas grundutbildning kompletteringsutbildning och kräver periodiska kontroller av piloternas färdigheter enligt LFS författningssamling **LFS 2007:47 Bruksflyg**. Där sägs bland annat:

*132 § Flygchefen skall upprätta och hålla aktuellt, med avseende på varje hos flyg- företaget använd flygplanstyp eller typversion, sådant program för teoretisk och praktisk utbildning av flygbesättningsmedlem, som tillförsäkrar varje flygbesättningsmedlem tillfredsställande utbildning och träning i de flyguppdrag och verksamhetsformer han beordras utföra.*

Denna typ av träning och utbildning kan inte ses vara av privat karaktär.

För FFK:s räkning kommer kostnaderna för verksamheten att öka med c:a 2 miljoner kronor årligen om bränsleskatt ska betalas. Kostnader som måste täckas av staten för att en viktig samhällsresurs ska kunna fortsätta att bedrivas. Annars riskeras att viktig verksamhet som skogsbrandflyg, med mera på sikt försvinner då piloterna inte längre kan ges den träning som behövs på grund av ökade kostnader. Resultatet blir stora negativa effekter av denna bränsleskatt.

För den enskilde piloten som tränar för att vara en resurs åt samhället kommer dennes kostnad att öka med upp till 32%. Detta medför sannolikt att flera piloter väljer att sluta flyga och FFK får mycket svårare att hålla den samhällsviktiga beredskap som hålls idag utan extra kostnad för staten.

### **Slutliga kommentarer:**

- FFK:s kostnader kommer att öka med c:a 2-2,5 miljoner kronor om förslaget genomförs.
- Resurser för brandflyget kommer att minska då antalet piloter som besitter färdigheterna kommer att minska
- En uppskattning är att c:a 20% av pilotkåren kommer att försvinna de närmaste åren.
- Kostnaden för en enskild pilot att vidmakthålla sina färdigheter ökar med upp till 32%.
- FFK måste utbilda och öva för att vidmakthålla sina piloters färdigheter för att vidmakthålla sitt Bruksflygtillstånd att utföra uppdrag åt samhället. FFK har klassats av Transportstyrelsen som kommersiell verksamhet. Verksamheten ska således vara fri från bränsleskatt.
- All flygning inom FFK är beordrad flygning och är definitivt inte av någon privat karaktär som PM:et vill fastslå!
- All flygning med elever där flygläraren utför sina färdigheter som lärare/kontrollant ska vara skattebefriad.

### **Frivilliga Flygkåren hemställer att:**

Finansdepartementet beslutar att FFK:s flygverksamhet ska likställas med kommersiell luftfart eller statsluftfart och ska därför inte belastas med bränsleskatt.

Finansdepartementet beslutar att all flygutbildning ska vara skattebefriad oavsett hur man betalar lärararvodet och flygplanskostnaden.

Frivilliga Flygkåren

  
Lars-Göran Johansson  
Kårchef

2014-08-06

Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remiss avseende promemorian ”Beskattning av flygbränsle och fartygsbränsle”

Departementets dnr Fi2014:2294

### 1. Inledning

I rubricerad promemoria föreslås en begränsning av skattebefrielsen för bränsle som förbrukas i luftfartyg eller fartyg som inte används för privat ändamål. Genom detta förslag så klargörs att skattebefrielse endast ges när luftfartygen eller fartygen används för transport av passagerare eller varor mot ersättning, för tillhandahållande av tjänster mot ersättning, på uppdrag av offentliga myndigheter eller – så vitt avser fartygsbränsle – för yrkesmässigt fiske. Förslaget innebär en anpassning till EU-rätten och föranleder en ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringen föreslås träda ikraft den 1 juli 2015.

Jordbruksverket begränsar lämnandet av synpunkter till de förslag i promemorian som mer direkt bedöms beröra verkets ansvars- och kompetensområden.

### 2. Synpunkter

Verket bedömer det som positivt att skattebefrielsen även fortsättningsvis kommer att omfatta fartyg använda för yrkesmässigt fiske. Det anges vidare i promemorian att bränsle förbrukat vid flygningar som utförs på direkt uppdrag av offentlig myndighet fortfarande är skattebefriat. Verket vill i detta sammanhang framföra det för de areella näringarna önskvärda i att skattebefrielsen även får omfatta de flygningar som i det allmännas intresse och på offentligt uppdrag sker i privat eller ideell regi för övervakning vid skogsbrandfara.

Avslutningsvis vill verket peka på följande effekt av den i promemorian valda definitionen av skattebefriad verksamhet. Det anges särskilt i förslaget att skattebefrielsen genom den föreslagna definitionen inte omfattar jordbruks- och skogsbruksflygningar som genomförs i den egna verksamheten och som således inte direkt sker mot ersättning. Verket vill här peka på den risk för konkurrensolikhet som uppkommer då samma typ av verksamhet kommer att beskattas på olika sätt beroende på vilken aktör som utför den nu aktuella verksamheten.

I detta ärende har avdelningschefen Niclas Purfürst beslutat. Svante Nilsson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Lennart Gert deltagit.

Niclas Purfürst

Svante Nilsson



Regeringen

Ert: Fi2014:2294 Finansdepartementet, Skatte- och tullavdelningen

## Yttrande över remiss ”Beskattning av flygbränsle och fartygsbränsle

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) avger härmed följande yttrande över rubricerad remiss. KSAK är en ideell intresseorganisation för landets flygklubbar.

### Bakgrundsfakta

1. Flygbränsle var tills för några år sedan helt skattebefriat. Sverige begärde undantag från skatteplikten men fick avslag. Mot den bakgrunden formulerades nu gällande lag.
2. Allmänflyget är i kris. Flygtid per pilot minskar hela tiden vilket påverkar flygsäkerheten. Antalet gällande privatflygcertifikat minskar mer eller mindre konstant för varje år. Om nuvarande minskningskurva fortsätter kommer det inte att finnas några privatflygare 2037.
3. Kostnaderna för att flyga allmänflygplan ökar ständigt till följd av ökade myndighetsavgifter (även om dessa just nu planat ut har ökningen sedan några år bakåt i tiden varit betydande), till följd av ökade krav från EU och den europeiska luftfartsmyndigheten inte minst inom underhållssidan och till följd av införandet av bränsleskatt på flygbränsle. Den senare var den enskilt största höjningen av flygkostnaderna. Flygbränslet utgör nu cirka en tredjedel av flygtimkostnaden.
4. Det finns en tendens att man i större och större utsträckning använder bilbensin i stället för flygbensin vilket påverkar flygsäkerheten negativt.
5. Utvecklingen för allmänflyget i Sverige tycks mer negativ än i andra delar av Europa som till exempel Tyskland där antalet privatflygcertifikat istället ökar. Detta beror enligt KSAK uppfattning på att just i Sverige har allmänflyget påverkats mera negativt av kostnadshöjningar och regeländringar än i andra länder

### Konsekvenser av remissförslaget

1. Ökade kostnader för en inte försumbar del av dagens flygtidsuttag kommer att öka i så stor utsträckning att en ansevärd del av flygtidsuttaget kommer att minska. Detta medför i sin tur att fasta kostnader kommer att öka vilket slår ut på alla varvid tillgängligt utrymme i den privata budgeten för flygning kommer att minska. Följden blir att den pågående negativa spiralen kommer att bli brantare.
2. Minskat flygtidsuttag kommer också att påverka flygsäkerheten negativt.
3. Basen för rekrytering till det kommersiella flyget liksom viss vidmakthållande av kompetenser kommer att minska.

**Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK)**  
Ansluten till Fédération Aéronautique Internationale

Besöksadress: Haukadalsgatan 10, Kista  
E-mail: info@ksak.se

**Adress**  
KSAK  
Haukadalsgatan 10  
164 40 Kista  
Sweden

**Telefon**  
+46 8 764 60 90  
**Telefax**  
+46 8 764 76 35

**Postgiro**  
5 55 70-6  
**Bankgiro**  
724-9196

**Orgnummer**  
80 20 00-0637

2014-08-12

Sida 2 (2)

KSAK anholder mot bakgrund av ovanstående att Sverige motsätter sig de krav som EU ställer och kämpar för att nuvarande regelverk få fortsätta att gälla. Detta är nödvändigt för att privat- och allmänflyget skall överleva.

Beslut i detta ärende har fattats av KSAK:s styrelse

Kungliga Svenska Aeroklubben

Rolf Björkman  
Generalsekreterare



Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

## Beskattning av flygbränsle och fartygsbränsle

Sjöfartsverket ansvarar för Sveriges sjö- och flygräddning och åtnjuter därigenom skattebefrielse för både fartygs- och flygbränsle. Förslaget har därför ingen direkt påverkan på myndighetens finanser.

Ett gott samarbete mellan Sjöfartsverket och frivilliga organisationer som t.ex. Sjöräddningssällskapet och Frivilliga Flygkåren är helt avgörande för att Sjöfartsverket ska klara av uppgiften att svara för svensk sjö- och flygräddning. Många gånger kan frivilliga civila organisationer göra insatser på platser där Sjöfartsverket eller andra myndigheter inte har resurser tillgängliga. För att de frivilliga organisationerna ska kunna klara sina uppdrag är det av stor betydelse att de kan utbilda sina medlemmar samt både arrangera egna och delta i myndighetens övningar. Det är av största vikt att de ekonomiska förutsättningarna för detta inte försämras genom nuvarande förslag.

Sjöfartsverkets bedömning, efter samråd med Sjöräddningssällskapet, är att svensk sjöräddning inte påverkas av förslaget, tack vare de skattebefrielser Sjöräddningssällskapet åtnjuter. Förslaget kan däremot möjligen påverka de frivilliga flygresurser som biträder vid både sjö- och flygräddning, så att deras kostnader för övning och utbildning ökar, det vore olyckligt.

Samråd i ärendet har skett med Sjöfartsverkets samarbetspartner Sjöräddningssällskapet.



Datum  
2014-07-23

Vår beteckning  
14-02581-2

---

I handläggningen av ärendet, som har beslutats av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl, har Lars Widell, stf. chef för Sjö- och flygräddningsavdelningen, samhällsdirektören Jaak Meri, chefen för controllerenheten Mats Karlsson, produktionschefen Marcus Rost, SAR Management och handläggaren Anna Staaf, föredragande, deltagit.

Ann-Catrine Zetterdahl

Anna Staaf

Sändlista:

1. Näringsdepartementet, [naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se](mailto:naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se)
2. Svenska Sjöräddningssällskapet, [info@ssrs.se](mailto:info@ssrs.se)
3. Frivilliga Flygkåren, Flottiljvägen 4, 611 92 Nyköping
4. Ledningen
5. Fyren

## YTTRANDE

**Finansdepartementet**  
*Skatte- och tullavdelningen*  
*Enheten för mervärdesskatt och punktskatter*  
e-post: [fi.registrator@regeringskansliet.se](mailto:fi.registrator@regeringskansliet.se)

Fi2014:2294

### **Beskattning av flygbränsle och fartygsbränsle, Fi2014:2294.**

Svenska FlygBranschen vill på detta sätt framför en stor oro över delar av förslagen till revidering av beskattning av flygbränsle.

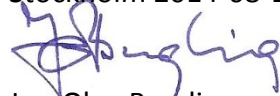
SFB bedömning är att promemorians förslag medför att en stor del av vårt privata flyg kommer att upphöra. Privata flygningar, flygningar inom ramen för FFK och inom olika flygklubbar utgör en viktig del av samhällets beredskap för varierande händelser. Privatflygare har många gånger avgörande betydelse för räddning människoliv i samband med olyckor. Ett stort antal skogsbränder upptäcks av privatflygare årligen där tidig upptäckt och lokalisering leder ofta till att skogsbränder snabbt kan bekämpas och på sätt begränsa skador och kostnader. Privatflygare är en viktig resurs både för privat och offentlig näringsliv i flera olika sammanhang.

Det är därför vi med stor förvåning ser ett förslag som drastiskt kan slå ut en viktig samhällsresurs. Från SFB sida ser vi inte bara de risker det får med en allmänt försämrad beredskap, vi ser också hur intresset för flyg i allmänhet går ner och det tar bort en viktig del av den grund som reguljärflyget ska rekrytera nya piloter från. Vilket också bidrar till att antalet arbetstillfällen minskar.

På grund av allt högre kostnader minskar privatflygandet allt mer genom att antalet privatpiloter blir färre år för år. Mellan åren 2011 och 2012 minskade antalet nyutfärdade och förnyade privatflygarcertifikat med ca 30 % enligt Trafikanalys statistik.

Vår bedömning är därför att de skatteintäkter promemorians förslag kan generera är långt under de ökade kostnader samhället kommer att drabbas av. Därför avstyrker SFB detta förslag.

Stockholm 2014-08-18



Jan-Olov Bergling  
Svenska FlygBranschen