



Punktskattesektion I

Förste byråinspektör L. Johansson, HC

INFORMATION och  
FÖRFRÅGAN

1 (2)

Dnr 365/84-4120

Till registrerade förbrukare  
av flygbensin

Redovisning av bensinskatt för 1983 och ändring av avdragsbestäm-  
melserna för bensin (SFS 1983:1005) samt införande av särskild  
avgift på bensin (SFS 1983:1103) fr o m den 1 januari 1984

Deklaration för 1983 skall ha inkommit till riksskatteverket  
(RSV) senast den 20 februari 1984. Deklarationsblankett  
bifogas denna skrivelse.

Genom riksdagens beslut har avdragsbestämmelserna i lagen  
(1961:372) om bensinskatt (BL) samt lagen (1973:1216) om särskild  
avgift för oljeprodukter ändrats på följande sätt:

1 Avdrag för förbrukning i luftfartyg

T o m den 31 december 1983 har enligt 7 § BL avdrag medgivits  
för skatt på bensin som har förbrukats eller sålts för för-  
brukning för framdrivande av luftfartyg. Genom ändringen, som  
trädde i kraft den 1 januari 1984, får avdrag göras endast för  
bensin som har förbrukats eller sålts för förbrukning i luft-  
fartyg, när det inte används för fritidsändamål eller annat  
privat ändamål. Avdrag får således göras för bensin som används  
för bruksflyg, skogsbrandsbevakning, målflygning, skolflyg,  
räddningstjänat, jordbruksflyg, trafikövervakning, frivilliga  
flygkåren, bogsering av segelflygplan och andra uppdrag som  
utförs mot ersättning. Avdrag får även göras för bensin som  
används av ett företag med ett eget flygplan som utför tran-  
sporter i den egna verksamheten. Taxiflyg och annat personflyg  
som utförs mot ersättning skall även fortsättningsvis få ske med  
skattefritt bränsle, även om passagerarnas ändamål med resan är  
fritidsbetonat.

2 Särskild avgift för bensin

En särskild avgift på bensin med 6 öre per liter har införts  
fr o m den 1 januari 1984. För avgiften gäller samma avdrags-  
regler som för bensinskatt. Skatten är oförändrat 1 kr 71 öre  
per liter. Sammanlagd skatt och avgift för bensin blir således  
1 kr 77 öre per liter.

3 Registrering som förbrukare

Regler om registrering finns i 5 § BL. Ändringen av avdrags-  
bestämmelserna innebär att de som nu är registrerade och an-  
vänder flygplanet endast för fritidsändamål eller annat privat  
ändamål skall avregistreras, då en förutsättning för regist-  
rering som förbrukare är att bensinen används för ett avdrags-  
gillt ändamål. När registrerad förbrukare använder ett flygplan



1984-01-19

Enligt sändlista

PM ANG TOLKNING OCH TILLÄMPNING AV RIKSDAGENS BESLUT ANGAENDE  
SKATT PÅ FLYGBENSIN

ALLMÄNT

Denna PM innehåller den sammanfattande beskrivning av KSAK och FSF verksamhet, som föredragits inför Riksskatteverket (RSV) 840112, samt KSAK tolkning av innebörden i riksdagsbeslutet vad avser undantagen från flygbensinskatten.

KSAK har vid sin tolkning av meningen med undantagen utgått ifrån, att lagstiftaren önskat beskatta "nöjesflygning", som inte har annat syfte än "utövande av hobby".

KSAK har vidare utgått ifrån, att all sådan flygverksamhet som är frivilligverksamhet, eller som sker i annat samhällsnyttigt syfte (inklusive all utbildning till olika typer av flygcertifikat samt för uppnående/upprätthållande av erforderlig flygerfarenhet för särskilda uppgifter) skall vara undantagen från skatt.

I samband med beskrivningen av tolkningen av undantagen har RSV vid föredragningen 840112 gjort ett par kommentarer, som här refereras som "RSV kommentar". Detta hindrar givetvis inte RSV att ytterligare kommentera och ändra tillämpningen av riksdagsbeslutet.

TOLKNING AV UNDANTAGEN

Undantagen från beskattning av flygbensin formuleras enligt nedan i proposition 1983/84:28, som riksdagsbeslutet 831215 också följde.

De nu förordade ändringarna innebär att flyget fortfarande behåller sin skattefrihet då planen inte används för fritidsändamål eller privata ändamål. Detta gäller t. ex. bruksflyg, skogsbrandbevakning, målflygning, skolflyg, räddningstjänst, jordbruksflyg, trafikövervakning, frivilliga flygkåren, bogsering av segelflygplan och andra uppdrag som utförs mot ersättning. Avdragsrätten bibehålls också t. ex. då ett företag med eget flygplan utför transporter i den egna verksamheten. Taxiflyg och annat personflyg som utförs mot ersättning bör också fortsättningsvis få ske med skattefritt bränsle, även om passagerarnas ändamål med resan är fritidsbetonat.



Denna formulering tolkas av KSAK enligt följande.

Bruksflyg

Enligt BCL är bruksflyg (som innefattar bl a jordbruksflyg) en del av den yrkesmässiga luftfarten. Den behandlas inte vidare här, och hör inte till KSAK ansvarsområde.

Hjälpflyg

Texten i prop har delat upp denna verksamhet på flera olika, som vardera är ett exempel på hjälpflyg (skogsbrandbevakning, målflygning, räddningstjänst, trafikövervakning). Flygklubbar

13

med hjälpflygtillstånd, som utfärdas via KSAK, får utföra olika typer av samhällsnyttiga uppdrag, vilka har visat sig ge stora samhällsekonomiska vinster, speciellt vad beträffar skogsbrandbevakningen och målflygningen. Hjälpflyget förutsätter tillgång till välutbildad och erfaren personal i flygklubbarna. Flygförare med dessa uppgifter måste få bedriva egenträning för att uppnå och upprätthålla kompetensen. Se vidare under "Skolflyg"!

#### Skolflyg (Utbildning)

Detta begrepp ger ingen rättvisande bild av vad utbildning inom allmänflyget kan innefatta. Enligt KSAK uppfattning inryms här dels den direkta certifikatutbildningen (C-diplom, S-certifikat, A-, B-, C-, D- m m), dels av olika skäl erforderlig erfarenhetsuppbyggande och yrkesförberedande "kompetensutbildning". Denna senare sker dels med flyglärare, dels som egenträning under tillsyn av flyglärare, flygchef eller FFK-gruppchef. Sådan "kompetensutbildning" fordras för att kunna fungera som pilot inom hjälpflyget och FFK samt för bogserförare och förare för fallskärmschoppning. Enbart vidmakthållande av exempelvis A-cert fordrar minst 10 flygtimmar per år jämlikt BCL. I vissa sammanhang krävs träning för och genomförande av sk PFT för vidmakthållande av cert. Sökande till flygläraryt utbildning (högskoleutbildning) måste på egen hand bygga upp minst 200 tim flygerfarenhet, motsvarande gäller för yrkesmässig certifikatutbildning (utom för det fåtal blivande yrkespiloter som tas in till den statliga trafikskolan på Ljungbyhed).

Den ständigt fortgående utbildningen inom allmänflyget är en mycket viktig förutsättning för den under 1970-talet kraftigt ökade flygsäkerheten och dennas behållande.

#### Räddningstjänst

Sådan kan utövas dels inom hjälpflygets ram, dels som yrkesmässig luftfart. Behandlas inte vidare här.

#### Jordbruksflyg

Detta är yrkesmässig luftfart, se under bruksflyg ovan. Behandlas inte vidare här.

#### Frivilliga flygkåren

All FFK-personal med flygcertifikat, inte enbart de som är placerade som förare, skall hålla sig övade och i god flygtrim. Många som idag är placerade i annan funktion än förarens, blir senare omplacerade. De måste dessutom kunna utföra vissa flygningar, om inte förarna räcker till. FFK-personal måste alltså bedriva egenträning under tillsyn av resp gruppchef.

En liten del av FFK-personalen får sin egenträning under utövande av yrkesmässig flygning.

#### Bogsering av segelflygplan

Kompetens- och egenträningskraven har behandlats ovan under "Skolflyg". Bogserföraren är en förutsättning för segelflygutbildningen och för hela den statsunderstödda segelflygverksamheten.



Under denna rubrik tar KSAK också upp flygning med motorsegelflygplan, som används uteslutande för skolflyg. Motorsegelflygplan kan definieras som en avgränsningsbar kategori av flygplan, då de är registrerade som just motorsegelflygplan. All flygning med dessa flygplan anser KSAK är skattebefriad.

#### Andra uppdrag som utförs mot ersättning

Lagstiftaren har önskat beskatta "nöjesflygning". En resa i tjänsten med förhyrt flygplan är inte en nöjesflygning. Det måste vara likgiltigt var flygplanet har hyrts: av ett kommersiellt företag med uthyrningstillstånd, av en flygklubb (endast medlem kan hyra) eller av ett taxifygfföretag inkl förare (yrkesmässigt).

KSAK hävdar, att flygning i tjänsten, som ersätts av arbetsgivare eller eget företag inom ramen för BCL, reseavtal och skatteregler avseende reseersättning, är undantagna från bensinskatt. Detta är i analogi med reglerna för bilersättning.

#### YTTERLIGARE ERFORDERLIGA UNDANTAG

##### Fallskärmshoppning

Flygning för fallskärmshoppning måste enligt KSAK:s uppfattning undantas från bensinskatt, på samma sätt som annan frivilligverksamhet. Att detta inte nämnts i propositionstexten anser KSAK vara ett rent förbiseende.

##### Tekniska flygningar

Flygplan måste ibland förflyttas för serviceåtgärder, modifieringar etc. Sådana flygningar anser KSAK vara av samma slag som "andra uppdrag som utförs mot ersättning", eftersom föraren inte betalar flygplanhyra för sådan flygning. Flygplanägaren (flygklubb eller privat) står för kostnaden, flygningen sker inte för nöjes skull, utan är flygsäkerhetsmässigt eller bestämmelsemässigt betingad.

##### Motorflygsport

KSAK/FSF hävdar, att sportslig verksamhet med motorflygplan inte bör behandlas annorlunda än segelflygsport och fallskärmssport, som båda inryms i statligt stödd frivilligverksamhet. "Sport" bedrivs även inom FFK, som genom en Rikstävling följer upp gruppernas flygstatus. KSAK anser, att begreppet "sport" ger en delvis felaktig bild av verksamhet, som till stor del är vidareutbildning och flygsäkerhetsarbete, till gagn för alla flygverksamheter inom allmänflyget.

(RSV kommentar: "Sport" måste innebära flygning för nöjes skull. Bogserflygning och liknande är undantaget. Det direkta tävlandet vad gäller motorflygning kan i varje fall inte undantas från skatt.)

##### Veteranflygplan, experimentklassade flygplan

Dessa flygplan har i vissa fall lägre avgifter till LfV, och är i vissa sammanhang avgiftsbefriade. Flygplanen är dels historiska, dels hembyggda, de flygs mycket litet, ca 30-40 tim/år.

14.

Motiveringen för att dessa flygplan vidmakthålles eller byggs är bevarandet eller den tekniska prestationen. Samtliga dessa flygplan kan definieras i en särskild kategori, även om detta idag inte är helt konsekvent gjort. Flygning med sådana flygplan anser KSAK bör vara befriad från bensinskatt.

(RSV kommentar: Tyvärr blir det med all säkerhet nej till skattefrihet för dessa flygplan. Man har tidigare försökt utverka liknande skattefrihet för ex.vis veteranbilar, men regeringen har sagt nej. RSV kan tyvärr inte göra något åt detta, som blivit en politisk fråga.)

#### HUR SKER BESKATTNINGEN?

Riksskatteverket har givit ut anvisningar 1983-12-22 (ändringar i RSPS 1981:34 och 1983:24 samt RSV Ip 1981:4 och 1983:4. Dessa anvisningar är inte lätta att tolka för den vanlige flygplanägaren, de kan beställas från RSV.

För flygplanägare med B-nummer för bränsleinköp, sker inköpet av bensin som hittills, d v s utan skatt på priset.

Den som inte har B-nummer måste betala bensinpriset inkl skatt, och kan begära restitution av skatt i efterhand, som hittills.

Skatten på flygbensin tas sedan ut i efterhand. Någon slags deklarationsblankett över flygverksamhet torde RSV komma att upprätta och distribuera.

Skatten per liter flygbensin är för närvarande 1:77, d v s samma som för bilbensin.

#### HUR REDOVISAS FLYGVERKSAMHETEN?

För att undantas från beskattning, måste en flygning klart kunna redovisas som tillhörande sådan verksamhet som är befriad från skatt. Detta sker enklast i varje flygplans resedagbok (loggbok). Denna måste ju ändå föras korrekt och har en kolumn för flygningens art.

/1 Den som utför en flygning som befälhavare måste ta ansvaret för att flygningens art anges korrekt. Bilaga 1 anger text som bör införas i alla flygplans resedagböcker, samt som ansvarsförbindelse. OM INTE ANSVARFÖRBINDELSE UPPRÄTTAS, BLIR FLYGPLANÄGAREN/KLUBBORDF ANSVARIG, OCH FÅR BÄRA EV STRAFF FÖR FALSK UPPGIFT, OM SKATTEREVISION AVSLÖJAR SÅDANT.

KSAK har upprättat en lista över förkortningar, att användas i kolumnen "flygningens art" i resedagboken.

<u>Verksamhet</u>	<u>Förkortning</u>
Frivilliga flygkåren	FFK
Hjälpflyg, allmänt	HLP
" , skogsbrand	BRD
" , målgång	MAL
Skolflygning	SKL
Föreskriven PFT inkl träning	PFT

## Verksamhet

## Förkortning

Egenträning, kompetensutbildning	UTB
Tekniska flygningar	TEK
Annan flygning mot ersättning	ERS
Bogserflygning	BGS
Flygning för fallskärmshopp	FSK
Övrigt (d v s beskattad flygning)	PRIV

Bilaga 2 är en kopia av en sida i en resedagbok, med ifyllnings-exempel.

## VILKEN FÖRBRUKNING SKALL BESKATTAS?

Ingenting är sagt i riksdagsbeslutet eller från RSV hur flygplanens förbrukning skall beräknas. KSAK anser att flygplanägaren vid den sannolikt ofrånkomliga deklarationen av sin flygverksamhet skall utnyttja flyghandbokens (för flygplantypen ifråga) förbrukningsdata enligt följande:

BGS, FSK	90 % effekt/1.000 fot/rik blandning
Övrig obeskattad	75 % effekt/1.000 fot/rik blandning

Det viktiga bör härvid vara, att förbrukningen under obeskattad flygning beräknas korrekt. Bogserflygning och flygning för fallskärmshoppning är mycket effektkrävande. Nästan all övrig obeskattad flygning sker på ganska låg höjd, med effektuttag mellan 65-80 %. Den bensinkonsumtion som återstår när obeskattad flygning räknats bort, blir beskattad (med f n 1:77 kr/lit).

## RAPPORTERA KONSEKVENSER AV SKATTEN!

Den beslutade skatten på flygbensin är ett politiskt beslut, som inte ger statskassan några nämnvärda pengar, och som motiveras med föregivna "rättsviseskäl". I riksdagsbeslutet anges möjligheter till senare översyn av bestämmelserna, även den riksdagsdebatt som fördes 831215 anger detsamma. En sådan senare översyn kan vara till allmänflygets fördel eller nackdel, beroende på utfallet av beskattningen.

Det är av mycket stor vikt att KSAK snarast meddelas om konsekvenser av bensinskattens införande hos flygklubbar, flygskolor, enskilda flygplanägare och FFK-grupper.

Om flygplan måste säljas, om flyglärare och flygtekniker måste sägas upp, om verksamheten minskar o s v kommer dels hjälpflygverksamhet och FFK att komma i farozonen, dels en viss arbetslöshet att uppstå, dels LFV intäkter att minska utan kostnadsminskning.

Sådana följder måste vi påtala för regering och riksdag, för att påvisa det orimliga i flygbensinskatten. Underlag betr detta har tidigare sänts till alla flygklubbar samt till regering och riksdag.

RAPPORTERA SNARAST TILL KSAK, BOX 1212, 111 82 STOCKHOLM.  
MÄRK KVERTET MED "BENSINSKATTEN".

15.



ANSVARSFÖRBINDELSER

Den text, som nedan inskrivits på resedagbokens titelsida, skall införas i samtliga resedagböcker. Skrivs lämpligen på ett separat papper, som klistras in på denna plats.



LUFTFARTSVERKET  
Board of Civil Aviation  
SWEDEN

RESEDAGBOK  
för luftfartyg  
Aircraft Journey Log Book

1 Resedagbok nr  
(Journey Log Book No)

VARJE BEFÄLHAVARE ANSVARAR PERSONLIGEN FÖR ATT KORREKT UPPGIFT OM FLYGNINGENS ART LÄMNATS VID EVENTUELL SKATTEMÄSSIG GRANSKNING AV DENNA RESEDAGBOK.

2. Nat. och Reg.-beteckning (Nat and Reg. Marks)

SE-

ii)<sup>11</sup>

3. Tillverkare och typbeteckning (Manufacturer and Designation)	4. Tillverkningnr (Serial No)	5. Tillverkn.-år (Year of Manufacture)
6. Ort och datum (Place and date)		
7. Närnteckning (Signature)		
8. Ägare/Innehavare (Owner/Operator) (Fylls av ägaren)		

<sup>11</sup> Romerska siffror motsvarar sifferangivare i ICAO annex 6 (okt 1972) kapitel 11  
Roman numerals correspond to numerals in ICAO annex 6 (oct. 1972) chapter 11

Nedanstående text bör införas i flygklubbarnas medlemshandlingar som en av medlemmen undertecknad förbindelse, samt på eventuella uthyrningsformulär.

JAG FÖRBINDER MIG ATT BETALA EVENTUELL RETROAKTIV SKATT FÖR AV MIG UTFÖRDA FLYGNINGAR, ENLIGT RIKSSKATTEVERKETS ANVISNINGAR.



EXEMPEL PÅ ANTECKNINGAR I RESEDAGBOK

OBS! Kolumnen "Flygningens art".

Bilaga 2

KSAR 840119

Datum Date	Bemanning / Crew Vor god texts / Printed letters		Daglig tillsyn / Motsvarande Daily inspection / Equivalent		Påfyllt Refueled		Plats Places		Tid / Time <sup>2)</sup>	
	Namn / Name	Befattn. Duties	Sign	Certifikat nr Licence nr	Bränsle Fuel	Olja Oil	för start of departure	för landn. of arrival	Start Dep.	Landn. Arrival
12/1	JÖNS JÖNSSON	FF	<i>[Signature]</i>	MM471212-III	130	2	ESSB	ESOE	0930	1050
12/1	LARS LARSSON	FF			160	1	ESOE	Vängår	1130	1230
12/1	SVEN SVENSSON	FF					Vängår	ESSB	1300	1530
12/1	PER PERSSON	FF	<i>[Signature]</i>	MM471212-III	140	1	ESSB	ESSB	0830	1030
13/1	KARLSSON/JANSSON	4/E					ESSB	ESSB	1100	1200

Flygtid (i i turen) Airborne time		Tech.tid/time (i förekommande fall/ if tachom. svall.)	Antal flygningar No. of flights	Flygningens art Nature of flight	Händelser/häntop. Incid./Observat. Ann./Remarks	Befälhavarens resp annan ansvarig persons namnteckning Myndigheternas stämplat: etc. Signature of pilot or other person in charge Authorities stamps etc.
Per flygning Per flight	Totalt Accum					
Trpt:	438.00					
1.20	439.20		1	HLP	U.A.	<i>Jönsson</i>
1.00	440.20		1	FFK	U.A.	<i>Larsson</i>
2.30	442.50		1	MAL	U.A.	<i>Svensson</i>
2.00	444.50		1	UTB	U.A.	<i>Persson</i>
1.00	445.50		5	SKL	U.A.	<i>Karlsson</i>
Trpt.						



OBS! KONTROLLERA KVARSTÄENDE ANM. FÖRE FLYGNINGEN