



*Aviation gasolines, turbo fuels & lubricants.*

FINANSDEPARTEMENTET  
SKATTE- OCH TULLAVDELNINGEN  
103 33 STOCKHOLM

Sollentuna den 6 augusti 2007

**REMISSVAR**  
**PROMEMORIA OM BESKATTNING AV FLYGBRÄNSLE FÖR PRIVAT ÄNDAMÅL**  
**DNR FI2007/4572**

**SAMMANFATTNING**

**1. Diskriminering av vissa leverantörer och brukare får ej ske**

Finansdepartementet har i promemorian haft att hantera svåra frågor om rättvisa och att föreslå ett system som inte blir alltför administrativt betungande för berörda parter. Tyvärr fördelas inte bördorna jämligt om man följer promemorians förslag. Förslaget innebär att luftfartyg på större flygplatser som i huvudsak betjänas av de multinationella oljebolagen och som är konkurrenter till Hjelmco Oil, alltid skall kunna köpa obeskattat bränsle oavsett flygändamål, medan mellanstora och mindre flygplatser diskrimineras.

Små flygfältshållare och flygklubbar får en extra ekonomisk belastning om de tvingas ha två tankar, en för beskattat och en för obeskattat bränsle på grund av krångligt administration.

**2. Pilotredovisning i flygdagbok underlag för årlig deklaration**

Hjelmco Oil förordar den s.k. KSAK-modellen från 1984, anpassad till 2007 års definitioner av skattefri eller beskattad flygverksamhet och tekniska möjligheter, där piloten i flygplanets loggbok kodar varje flygning med hänsyn till typ av verksamhet och där dessa data *en gång om året* sammanställs av flygplansägaren eller innehavaren: Statistiksammanställning och deklaration skall kunna lämnas via Internet och skatteberäkningen ske automatiskt.

**3. Beräkningsprogram på Internet**

Vi föreslår att SKV tillsammans med Luftfartsstyrelsen åläggs att utveckla och tillhandahålla beräkningsprogram via Internet som kan göra dessa arbetsmoment mycket enkla.

**4. Datoriserad redovisning**

Ett sådant för marknaden gynnsamt system bör utformas så, att bränslet kan vara obeskattat i hela dess hanteringskedja från producent till konsument och att ett system med **en** statistisk sammanställning, **en** "självdeklaration" och **en** **eventuell** skatteinbetalning **en gång om året** kan införas.

*Att flygbränsle säljs obeskattat och skatt senare inbetalas beroende på hur det förbrukats är inte i strid med gemenskapsrätten. (SOU 1994:85 sid 176, 6:e stycket*

**5. Schabloner för förenkling**

Hjelmco Oil föreslår att schabloner införs som anger om skatt skall betalas eller ej på basis av inlämnad statistisk sammanställning.

---

HJELMCO OIL AKTIEBOLAG.

A private company.  
Registered office: STOCKHOLM, Sweden.  
Registered number: 556210-9156.  
V.A.T. ident. no.: SE556210915601.  
URL <http://www.hjelmco.com>

*Oil Terminal, Distribution & Services.*

Stuvargatan 9,  
SE-721 32 VÄSTERÅS, Sweden.  
Phone int. +46 21 12 31 76  
Fax int. +46 21 18 46 20  
Mobile phone int. +46 70 677 11 44

*Supply & Marketing.*

Runskogsvägen 4 B,  
SE-192 48 SOLLENTUNA, Sweden.  
Phone int. +46 8 626 93 86  
Fax int. +46 8 626 94 16  
Mobile phone int. +46 70 696 93 86

## 6. Huvudsaklighetsprincipen skall gälla

En ägare eller innehavare av ett flygplan som vid självdeklarationen "så gott som uteslutande", dvs till mer än 90 %, befunnits ha använts i icke skattepliktig verksamhet skall lämna deklaration **men ej behöva betala skatt**. (Se SOU 1994:85 sid 96 och chefens för finansdepartementet uttalande i prop. 1986/87:50).

## 7. Oblyad s.k. alkylatflygbensin undantas från skatter och avgifter

Hjelmco Oil tillverkar och levererar i Sverige oblyad s.k. alkylatflygbensin, som (eftersom svensk standard saknas) uppfyller den amerikanska standarden för flygbensin ASTM D910 utan att innehålla bly.

Naturvårdsverket och Kemikalieinspektionen, vilka båda *icke är* remissinstanser på denna promemoria har på regeringens uppdrag utrett hur användning av farligt bly skall undvikas. Dessa båda fackmyndigheter förordar i sin rapport "Bly i varor" en differentiering av skatt mellan blyad och oblyad flygbensin och säger: "Sammanfattningsvis bedöms miljöeffekten som märkbar och den samhällliga nettokostnaden som låg".

## 8. Utländska luftfartyg och luftfartyg med dieselmotorer undantas.

Undantag föreslås för besökande utländska luftfartyg samt för luftfartyg med dieselmotorer som drivs med flygfoto-gen.

-----

## REMISSVAR

Hjelmco Oil har i skrivelse daterad den 1 juni 2007 beretts tillfälle att i remiss lämna synpunkter på ovannämnd PM och vi ber att få anföra följande:

### **Först en kort beskrivning av Hjelmco Oil**

Hjelmco Oil är huvudleverantör och distributör av flygbensin i Sverige och vi levererar i dagsläget flygbränslen till ca 160 leveransplatser inom landet från Trelleborg i söder till Luleå i norr.

Vi är även det enda bolaget i Sverige som *tillverkar* flygbensin i Sverige och vi är även det enda bolaget som tillhandahåller oblyad s.k. alkylatflygbensin.

Våra kunder är i huvudsak baserade på mellanstora och mindre flygplatser som drivs av flygklubbar eller enskilda flygplansägare.

Även om statistiken är osäker förhåller det sig troligen så att Hjelmco Oil levererar **mer flygbensin** och till **fler ställen** i Sverige än samtliga de övriga i Sverige verkande bränslebolagen tillsammans.

Hjelmco Oil berörs således särskilt av regeringens promemoria.

### **Bakgrund**

EU-kommissionens beslut att inte lägga nytt förslag på att tillåta obeskattad förbrukning av flygbränsle vid s.k. privat nöjesflygning medför att svenska staten är skyldig enligt fördraget att införa skatt.

Skatt på s.k. privat nöjesflygning har tidigare varit införd i Sverige under åren 1984-1987. Skatten avskaffades bl.a. därför att administrationskostnaderna var högre än intäkterna. (SOU 1997:35 sid. 234)

Det är beräknat att den totala bruttoskatteintäkten för den nu föreslagna bränsleskatten blir i storleksordningen 2,6 miljoner kronor per kalenderår.

### **Finansdepartementets förslag medför risk för diskriminering av Hjelmcö Oil och dess kunder.**

Finansdepartementet har i promemorian haft att hantera svåra frågor om rättvisa och att föreslå ett system som inte blir alltför administrativt betungande för berörda parter.

Tyvärr fördelas inte bördorna jämnt om man följer promemorians förslag.

Vi ser en risk för diskriminering av Hjelmcö Oil.

Förslaget innebär att större flygplatser som i huvudsak betjänas av de multinationella oljebolagen och som är konkurrenter till Hjelmcö Oil, skall kunna köpa eller sälja obeskattat bränsle, medan mellanstora och mindre flygplatser, som betjänas i huvudsak av Hjelmcö och Hjelmcös återförsäljande kunder, förutsätts köpa eller sälja både beskattat och i vissa fall obeskattat bränsle.

Även de av Hjelmcös kunder som är slutförbrukare riskerar att diskrimineras, eftersom skattskyldigheten inte inträder vid försäljningstillfället utan när bränslet förbrukas för privat ändamål.

Trots detta skall i många fall skatt erläggas vid *inköp* av bränsle.

Ett luftfartyg har bara ett bränslesystem och normalt kan luftfartygets befälhavare vid tankningstillfället inte avgöra vad andra befälhavare kan komma att göra med itankat bränsle när den befälhavare som tankat flygplanet slutfört sin tjänst.

Risk finnes att Hjelmcö:s återförsäljande kunder belastas genom att i praktiken tvingas ha två tankar, en för beskattat och en för obeskattat bränsle. Detta leder till orimliga merkostnader samt försämrar konkurrensförmågan.

### **Krängliga administrativa rutiner orsakar merkostnader för alla berörda parter.**

Hjelmcö Oil och Hjelmcö Oils kunder blir belastade med omfattande administrativa rutiner som de stora multinationella och bolagen och deras kunder slipper.

Om man grovt räknar med att varje arbetstimme kostar 500 kr för företag och stat så kan det beräknade skattebeloppet 2,6 miljoner kronor täcka ca 5200 arbetstimmar per kalenderår.

Antalet mindre luftfartyg i landet är ca 2400 stycken varför i runda slag varje luftfartyg får belasta berörda handläggare drygt 2 timmar per år innan förlust inträder.

Om det förutsätts att i stort sett varje luftfartyg i landet blir omfattat av restitution av skatt en gång per kvartal, alternativt blir omfattat av inbetalning av skatt inom 5 dagar varje gång obeskattat bränsle används i beskattad verksamhet framgår det med all tydlighet att det system som föreslagits i den aktuella promemorian måste modifieras.

Ytterligare exempel som förtydligar detta behov framgår längre fram i denna skrivelse under rubriken "Promemorians förslag".

## Hjelmco Oil förordar ett enklare administrativt system

Hjelmco Oil föreslår och förordar ett system med beskattning av s.k. privat nöjesflygning där administrationen minskas så att nettot för samtliga aktörer i kedjan från bränsleleverantör till kund och slutligen staten som skatteadministratör blir så gynnsamt som möjligt.

Detta är viktigt eftersom i promemorian anges att SKV inte skall tilldelas extra resurser för hanteringen av den föreslagna skatten.

Till skillnad från vad som gällde på 1980-talet finns nu på 2000-talet moderna datasystem.

Vi anser att staten maximalt skall nyttja möjligheten till att använda datoriserade funktioner via Internet vid skatteadministrationen

Ett sådant för marknaden gynnsamt system bör utformas så, att bränslet kan vara obeskattat i hela dess hanteringskedja från producent till konsument och att ett system med en statistisk sammanställning, en "självdeklaration" och en eventuell skatteinbetalning en gång om året kan införas.

*Att flygbränsle säljs obeskattat och skatt senare inbetalas beroende på hur det förbrukats är inte i strid med gemenskapsrätten. (SOU 1994:85 sid. 176, 6:e stycket)*

Promemorian är inte helt tydlig när det gäller vem som är skattskyldig förbrukare. Precis som på ett fartyg kan aldrig kaptenen vara skattskyldig förbrukare. Skattskyldig förbrukare måste definieras som ägaren eller innehavaren av luftfartyget.

Endast denne kan göra denna "självdeklaration".

Hjelmco Oil förordar den s.k. KSAK-modellen (se bilaga 1), anpassad till 2007 års definitioner av skattefri eller beskattad flygverksamhet, där piloten i flygplanets loggbok kodar varje flygning med hänsyn till typ av verksamhet och där dessa data en gång om året sammanställs av flygplansägaren eller innehavaren i ett av Luftfartsstyrelsen eller SKV utsänt underlag för statistiksammanställning. Till sammanställningen fogas en självdeklaration. Båda handlingarna skall kunna lämnas via Internet och skatteberäkningen ske automatiskt och utgöra underlag för inbetalning av skatt inom föreskriven tid.

Flygplanets loggbok har redan idag en ruta, i vilken piloten (befälhavaren) skall ange typ av flygverksamhet.

För piloten medför detta således inget merarbete.

En årlig statistisk sammanställning torde ta mindre än en arbetstimme i snitt per flygplansindivid. Enligt befintlig statistik för privatflyg sker årligen 155 000 landningar fördelade på 2400 flygplan (SIKA "Luftfart 2005" tabell 4.9), d.v.s. i medeltal 65 transaktioner per flygplan och år skall summeras.

Merarbetet är här minimalt för flygplansägaren, eftersom skyldighet redan idag föreligger att en gång per år lämna statistik till Luftfartsstyrelsen enligt styrelsens föfattning BCL D 1.4.

Vi föreslår att SKV tillsammans med Luftfartsstyrelsen åläggs att utveckla och tillhandahålla beräkningsprogram via Internet som kan göra dessa arbetsmoment mycket enkla.

Ett likartat förslag har även framförts av Skatteverkets enhet i Ludvika vid tidigare behandling om skatt på s.k. "privat nöjesflygning". (Dnr 11338-94/900 punkt 4. Underremiss till SOU 1994:85)

Som en bonus erhåller Luftfartsstyrelsen och SIKA med automatik en detaljerad statistik över flygverksamheten, dvs. data som i dag saknas men som efterfrågas från många håll.

### **Hjelmco Oil föreslår användande av schabloner för förenkling**

Hjelmco Oil föreslår vidare att vissa schabloner införs som anger om skatt skall betalas eller ej på basis av inlämnad statistisk sammanställning.

Användandet av schabloner kan aldrig ge 100 % rättvisa men fullständig rättvisa är inte heller alltid nödvändigt.

Att använda schabloner har stöd från Skatteverkets enhet i Ludvika som i underremiss till SOU 1994:85, dnr 11338-94/900 skriver:

*"Grunden för de beskattningsmässiga och administrativa svårigheter som uppstår är att det inte är bränslet som styr beskattningen utan användningen av bränslet. Statsmakten bör acceptera att det i vissa lägen uppstår "orättvisor" i stället för att ge regelverket en sådan utformning som i praktiken medför att en verksam kontroll – i den mån den kan utföras – blir orimligt kostsam. (jämför nedan vad som anförts i prop. 1991/92:100, bil.1.5)"*

### **1. Huvudsaklighetsprincipen skall gälla**

En ägare eller innehavare av ett flygplan som vid självdeklarationen "så gott som uteslutande", dvs. till mer än 90 %, befunnits ha använts i icke skattepliktig verksamhet skall lämna deklARATION men ej behöva betala skatt. (Se SOU 1994:85 sid. 96 och chefens för finansdepartementet uttalande i prop. 1986/87:50). Detta är även i överensstämmelse med Rådets direktiv 2003/96 EG artikel 11 punkt 3.

Exempel finns från Sverige sedan tidigare när en jordbrukstraktor som använder obeskattat bränsle använder allmän väg för ett ändamål som är skattepliktigt.

### **2. Oblyad s.k. alkylatflygbensin undantages från skatter och avgifter**

Hjelmco Oil tillverkar och levererar i Sverige oblyad s.k. alkylatflygbensin, som (eftersom svensk standard saknas) uppfyller den amerikanska standarden för flygbensin ASTM D910 utan att innehålla bly eller färgämnen. Hjelmcos alkylatflygbensin består till ca 80% av s.k. flygalkylat, som är renare och bättre för miljön än den alkylat som ingår i alkylatbensin som har särskilda skatteförmåner i Sverige när den används till båtmotorer.

Hjelmcos alkylatbensin har bl.a. en högre initial kokpunkt som sänker bränslets brandrisk, en lägre slutdestillationspunkt vilket resulterar i mindre sot och föroreningar samt ett extra lågt ångtryck som minskar avdunstningen.

En helt nyligen publicerad rapport från den Schweiziska luftfartsmyndigheten visar tydligt att Hjelmcos oblyade alkylatflygbensin är överlägsen den blyade flygbensinen. Den är inte bara oblyad utan släpper ut väsentligen mindre mängder sot med mindre partikelstorlek samt är fri från ozonupplösande bromföreningar.

Här hänvisas till nedanstående internetsida

<http://www.bazl.admin.ch:80/fachleute/lufttechnik/entwicklung/00653/00764/index.html?lang=en>

*Kemikalieinspektionen och Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag utrett hur användningen av farligt bly skall undvikas.*

*I sin rapport "Bly i varor" (rapport från Kemikalieinspektionen nr 3/07 sidan 86) har inspektionen till regeringen angett följande (referens till internetsida):*

[http://www.kemi.se/upload/Trycksaker/Pdf/Rapporter/Rapport%203\\_07\\_Bly%20i%20varor.pdf](http://www.kemi.se/upload/Trycksaker/Pdf/Rapporter/Rapport%203_07_Bly%20i%20varor.pdf)

Hjelmcos Oil väljer här att återge de delar i rapporten som behandlar beskattningen av flygbensin eftersom varken Naturvårdsverket eller Kemikalieinspektionen är remissinstanser till Finansdepartementets promemoria.

#### **14.4 Flygbensin**

Enligt Energiskattedirektivet 2003/96/EG<sup>176</sup> skall EU:s medlemsländer bevilja skattebefrielse för energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle för annan luftfart än privat nöjesflyg. Följaktligen omfattas privat nöjesflyg av standardbeskattning enligt nationella skattesatser. Sverige har beviljats undantag från energiskattedirektivet vad gäller beskattning av flygbensin för såväl yrkesmässig som privat flygning. Detta undantag löpte dock ut den 31 december 2006.<sup>177</sup>

Sverige har ansökt om fortsatt undantag och hänvisat till landets vidsträckta territorium. Dessutom framhålls att skattebefrielse för flygbränsle för privatflyg leder till en ökad användning av flyg, vilket får positiva effekter för piloternas flygkunskaper. Det skulle dessutom innebära en omfattande belastning för skattemyndigheterna att administrera beskattningen av bränsle för privat nöjesflyg.

Administrationen kompliceras ytterligare av att samma flygplan flera gånger om dagen kan växla mellan att användas för privata och kommersiella syften.<sup>177</sup>

<sup>175</sup> Förordningen om förbud m.m i vissa fall i samband med hantering, införsel och utförsel av kemiska produkter<sup>176</sup> Direktiv om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet<sup>177</sup> Europeiska kommissionen (2006). Meddelande från Kommissionen till Rådet enligt artikel 19.1 i rådets direktiv 2003/96/EG (privat nöjesflygning). KOM(2006) 742 slutlig.

83

För att göra gemenskapens politik inom områdena transport, miljö och beskattning mera enhetlig föreslog Kommissionen redan 1996 att man skulle avskaffa de nationella undantagen. Därefter inledde Kommissionen år 2000 en gradvis utfasning av dessa undantag när den angav att undantagen borde upphöra senast den 31 december 2002. I slutändan kom undantagen att förlängas till den 31 december 2006. De argument som Sverige för fram är, enligt Kommissionens bedömning, inte tillräckliga för fortsatt undantag från lagstiftning som redan antagits enhälligt i EU vid två tillfällen.<sup>177</sup>

*Mot bakgrund av detta är det rimligt att anta att Sverige kommer att behöva införa standardbeskattning för flygbensin som används vid privat nöjesflygning. I samband med att utformningen av denna skatt utreds bedömer Naturvårdsverket och Kemikalieinspektionen det som rätt tillfälle att även utreda möjligheterna att genom differentiering göra det fördelaktigt att använda den alternativa blyfria flygbensinen.*

(egen kursiv stil med understrykning)

Då det finns stöd från de båda tunga miljömyndigheterna Naturvårdsverket och Kemikalieinspektionen hemställer Hjelmcö Oil att regeringen hos EU ansöker om att Hjelmcö:s oblyade alkylatflygbensin som uppfyller standard ASTM D910 men utan bly och färgämne undantas från skatter och avgifter i enlighet med Rådets direktiv 2003/97/EG artikel 15 eller annat tillämpligt lagrum under en period av 6 år och att skatte- och avgiftsfriheten inträder samtidigt som skatt införs för bränsle vid s.k. "privat nöjesflygning".

Hjelmcö Oil hänvisar även till p.15.4 i Kemikalieinspektionens rapport till regeringen enligt nedan där regeringen uppmanas agera eftersom miljöeffekten är märkbar och den samhällsekonomiska kostnaden är låg.

#### **"15.4 Bly i flygbensin**

Vilka konsekvenser en differentierad skatt på flygbensin skulle få måste utredas vidare. Det är in nuläget inte möjligt att i detalj analysera konsekvenserna av en differentierad beskattning då utformningen av en sådan åtgärd ännu inte utretts och preciserats. Några övergripande möjliga konsekvenser presenteras emellertid nedan.

##### Miljökonsekvenser

Årligen säljs omkring 4,5 miljoner liter flygbensin i Sverige. Av denna mängd är den största delen blyhaltig, vilket innebär att ungefär 2 ton bly årligen sprids i miljön från denna användning. Om kostnaden blir högre för att tanka blyad flygbensin jämfört med blyfri är det rimligt att anta att användningen av blyad flygbensin skulle minska till förmån för den blyfria. Detta skulle ur ett miljöperspektiv innebära att en mindre mängd organiskt bly sprids genom användning av flygbensin än vad som är fallet idag. Detta innebär en mindre deposition av bly över mark och vatten och ett mindre bidrag från flygbensin användning till den ackumulerade blymängden i miljön.

Den blyfria bensinen avger en mindre mängd partiklar vid användning än den blyade och innehåller inte heller den ozonuttunnande tillsatsen brom, vilket den blyade flygbensinen gör.

##### Hälsokonsekvenser

Ur ett hälsoperspektiv är en minskad användning av blyhaltig flygbensin positiv eftersom det organiskt bundna blyet utgör den, för människors hälsa, farligaste förekomstformen av bly. Det organiska blyet tas lätt upp i blodet genom inandning och en minskad förekomst skulle innebära en minskad hälsorisk.

##### Konsekvenser för samhället

Att miljö- och hälsosituationen förbättras gynnar även samhället i stort, genom exempelvis minskade kostnader och intäktsförluster till följd av miljöföroreningar och hälsoproblem.

En extra beskattning på den blyhaltiga flygbensinen, utöver den skatt som kommer att införas på all flygbensin, skulle innebära en viss extra intäkt för statskassan. Denna intäkt förväntas dock vara liten eftersom effekten av att införa en skatt är att huvuddelen av konsumenterna går över till blyfri bensin.

<sup>190</sup> SCB:s företagsregister, företagskategorierna "Övrig specialiserad butikshandel (barnvagnar, rengöringsmedel, souvenirer, hemslöjd m.m.)", "Detaljhandel via Internet med övriga varor (ej bilar och motorcyklar)", "Postorderhandel med övriga varor (ej konfektion, sport- och fritidsartiklar, böcker, biltillbehör m.m.)"

94

Åtgärder för att minska användningen av bly i flygbensin är gynnsamt för samhället så till vida att det ligger väl i linje med ambitionen i miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö.

För konsumenterna, i det här fallet fritidsflygare, skulle en differentiering av skatt på flygbensin generellt inte innebära en ökad kostnad. I de flesta fall är användning av den blyfria flygbensinen möjlig och en differentierad skatt skulle framförallt innebära ett incitament att välja det minst miljöbelastande alternativet. För de fritidsflygare som har plan med motorer som inte kan drivas med den blyfria flygbensinen skulle en differentierad skatt innebära en extra kostnad.

LFV och Luftfartsstyrelsen har inte framfört några invändningar mot förslaget.

##### Konsekvenser för företag

Det företag som tillverkar och säljer den blyfria flygbensinen skulle gynnas av en differentierad flygbensinskatt. De stora oljebolagen som säljer den blyade flygbensinen kommer inte att påverkas nämnvärt eftersom handeln med flygbensin är så pass begränsad. En differentierad skatt enbart på den svenska markanden skulle sannolikt

inte vara skäl nog för de större oljebolagen att introducera blyfri flygbensin i sina sortiment. Ett svenskt initiativ skulle emellertid kunna sända en signal till de större oljebolagen om att efterfrågan på blyfri flygbensin finns och att framtida regleringar även i andra länder kan vara att vänta och på så vis utgöra ett incitament för dessa aktörer att introducera blyfri flygbensin i sina sortiment.

För vissa större propellerplan finns inte i dagsläget möjligheten att välja blyfri bensin. Denna typ av flygplan används i första hand för s.k. nyttoflyg såsom exempelvis taxifyg. I ett scenario där enbart flygbensin för privat nöjesflygning beskattas skulle dessa verksamheter inte påverkas. Skulle skatten å andra sidan omfatta all användning av flygbensin skulle en differentierad skatt innebära en ökad kostnad för dessa verksamheter. En differentierad skatt skulle kunna skapa en ökad efterfrågan på flygplansmotorer som kan drivas med blyfri flygbensin. Skatten skulle således kunna utgöra ett incitament för miljöanpassad teknikutveckling.

Sammanfattningsvis bedöms miljöeffekten som märkbar och den samhällliga nettokostnaden som låg

(egen kursiv stil med understrykning)

### **3. Undantag föreslås för flygfotogen.**

Ytterligare en schablon som vi förordar är att presumtivt tills vidare förutsätta att all *flygfotogen* som förbrukas i luftfartyg används i icke skattepliktig verksamhet.

Flygfotogen används huvudsakligen i jetmotordrivna luftfartyg. Dessa används inte vid s.k. "privat nöjesflygning" p.g.a. av sin komplexitet och därav följande kostnad. Däremot finns det i Sverige ca 20 propellerflygplan med dieselmotorer som framdrivs med flygfotogen. Därav används ca hälften enbart för skolflygning.

Resterande ca 10 flygplan torde ha en blandad användning, där 10-15 % kan vara skattepliktig verksamhet.

Sammantaget talar vi om ca 1 (en) fullanvänd flygplansindivid (10 % av 10 individer) som bedöms flyga ca 300 timmar per kalenderår och per år förbruka 10-15 m<sup>3</sup> flygfotogen.

Vi förutsätter dock att även dessa luftfartyg omfattas den årliga sammanställningen och den obligatoriska självdeklarationen, men det är inte administrativt rimligt att lägga upp och administrera ett skattesystem för flygfotogen för 10-15 m<sup>3</sup> i årlig förbrukning och för ca 10 individer, varken för staten, brukarna eller för bränslebolagen.

Försäljare av flygplan med dieselmotorer uppskattar att denna grupp sammantaget kan öka med ca 5 st. flygplansindivider per kalenderår.

Genom att statistik kommer att finnas över denna verksamhet kan information om gruppens storlek erhållas och administrativa system läggas upp för dem, om behov skulle uppkomma i framtiden.

### **4. Utlandsregistrerade luftfartyg föreslås bli undantagna**

En annan schablon som vi förordar är att samtliga utlandsregistrerade luftfartyg förutsätts användas i ej skattepliktig verksamhet d.v.s. ej i s.k. privat nöjesflygning. Detta är helt logiskt eftersom luftfartyget uppenbarligen transporterats med last och besättning från ett främmande land till Sverige där det bl.a. behöver bränsle. Flygningen utgör enligt definition transport och får ske utan skatt.

Man kan här jämföra med en annan schablon vad gäller utländska personbilar som undantas från trängelskatt eller vägskatt i Sverige.

### **Godkänd skatteskyldig förbrukare**

Sedan flera år tillbaka finns en möjlighet att ansöka om att bli "godkänd skattebefriad förbrukare." Dessa godkännanden finns för både privat och icke privat flygning.



Då ett system nu föreslås med självdeklaration föreslås att samtliga godkända skattebefriade förbrukare ges klassificeringen "godkända skatteskyldiga förbrukare". Vid självdeklarationen kan flygplansägaren eller innehavaren yrka befrielse från skatt och avgifter.

"Godkännandet" innebär således i praktiken en eventuell "skattekredit".

### **Låg risk för skatteundandragande**

När det gäller olovligt skatteundandragande skall detta självklart beivras även när det gäller flygbränslen liksom när andra typer av skatter undandras.

Det är däremot fel att förmoda att riskerna för skatteundandragande är mindre på de större flygplatserna som promemorian anger.

På de små och mellanstora flygplatserna är det så mycket tydligare vad respektive aktör har för sig och känslan för att göra rätt för sig kan snarare vara starkare där än på den stora flygplatsen.

Flygbränslemarknaden är hårt reglerad med kvalitetssystem och hantering av godkända varor mellan ett fåtal skattskyldiga och ett fåtal skattebefriade eller skattebefriade förbrukare.

Befintliga bestämmelser i 7 kap. 1 § första stycket i LSE anger att avdrag får göras av skattskyldig för flygbränslen vid förbrukning i luftfartyg och *det är den skattskyldige som skall styrka att så har skett.*

*Detta borgar för en fortsatt stor säkerhet att skatteundandragande inte sker.*

### **Staten föreslås ta vissa risker och kalkylerade kostnader i utbyte mot effektivitetsvinster i administration**

Av Hjelmcö Oil föreslaget system förutsätter att staten tar vissa risker och kalkylerade kostnader.

Staten får exempelvis avstå från ränteinkomster under kalenderåret och ta risken att en och annan skattskyldig på grund av vissa händelser inte kan göra rätt för sig. Som exempel på detta kan vara konkurs, dödsfall eller flygolycka.

Omfattningen av dessa risker och kalkylerade kostnader bör kunna uppskattas och vägas mot effektivitetsvinsterna i administrationen.

Dessa risker och kalkylerade kostnader när det gäller skatteindrivningen torde dock inte skilja sig från hanteringen av andra skatter.

Det är inte ovanligt att kommersiella företag och privatpersoner går i konkurs och att staten därigenom går miste om skatteinkomster.

### **Skatteförluster har låg sannolikhet att inträffa**

Den uppskattade totala bruttoskatteintäkten för flygbensin vid s.k. "privat nöjesflygning" är ca 2,6 miljoner kronor per kalenderår. Det kan eventuellt handla om några procent eller med stor sannolikhet totalt mindre än 100 000 kronor per år i möjliga skatteförluster om man tillämpar de förenklade administrativa förfaranden som Hjelmcö Oil föreslår.

*Denna eventuella kostnad har en låg sannolikhet att uppstå och skall ställas mot högre administrativa kostnader för vilka sannolikheten att de skall inträda är 100 %. Har man en gång beslutat om ett administrativt system så är de administrativa kostnaderna inte fiktiva, de är verkliga.*

### **Den svenska flygbränslemarknaden**

Den svenska flygbränslemarknaden för flygbensin är mycket speciell och är sin logistik uppbyggd på ett unikt sätt som hitintills borgat för att flygbensin kan köpas i hela landet.

Om administrativa problem uppstår vid hanteringen av detta system finns risk för oreparabla skador som kan innebära att flygbensin inte kan tillhandahållas i vissa delar av Sverige.

Av denna anledning ger vi i anslutning till detta remissvar även en kort genomgång av hur det logistiska systemet är uppbyggt för mellanstora och mindre flygplatser, så att lagstiftaren får möjlighet att beakta de problem som kan uppstå, eftersom förslaget i regeringens PM omfattar även regelverk hur beskattat och obeskattat bränsle skall hanteras i försäljningsledet.

### **Distribution och tillhandahållande av flygbränsle utanför de stora trafikflygplatserna i Sverige.**

#### **En beskrivning från Hjelmcö Oil**

Utanför de stora trafikflygplatserna är det vanligtvis flygplatshållaren som levererar flygbränslet till egna maskiner och till besökare.

Flygplatshållaren är ofta en enskild flygklubb som är en ideell förening. Klubbens kassörsfunktion upprätthålles vanligen genom ideellt arbete på fritid.

Distributionen av flygbränslen till småflygplatser förutsätter samtransporter. Det är vanligt att lastning sker hos Hjelmcö Oil i Västerås med ca 50 000 liter flygbränsle som portioneras ut under en och samma *transport*. Ressträckan kan ibland vara lika lång som sträckan från Stockholm till Rom i Italien, och *tidsmässigt* kan resan sträcka sig uppåt *en hel vecka*, bland annat beroende på regler för maximal körtid per dag för lastbilsföraren.

De små flygplatserna har en mycket viktig funktion att fylla när det gäller samhällets beredskap mot olika faror och olyckor. En liten flygplats är oftast bas för det av Räddningsverket, Frivilliga Flygkåren eller Kungliga Svenska Aeroklubben organiserade brand- och räddningsflyget. Därtill kan den lilla flygplatsen användas för exempelvis polis- och ambulansflyg, kraftledningsbevakning och den militära delen av Frivilliga Flygkåren.

Störningar i våra kunders inköpsmöjligheter kan medföra att flygplatsen och ibland landsdelen blir helt utan flygbränsle med de synnerligen allvarliga konsekvenser detta kan medföra för samhällets beredskap vid naturkatastrofer, olyckshändelser eller fara.

*Från statsmakternas sida ges ingen ersättning till små flygplatser eller små flygklubbar som exempelvis tillhandahåller flygbränsle för den allmänna samhällsberedskapen. Ersättning ges ej heller till Hjelmcö Oil såsom leverantör och distributör för denna verksamhet eller när Hjelmcö Oil tillhandahåller helt kompletta drivmedelsanläggningar.*

### **Promemorians förslag**

Promemorian föreslår att om flygbränsle levereras direkt in i luftfartyg på den stora flygplatsen skall bränsle kunna tas från obeskattat lager och skatt inte behöva debiteras vid försäljningen. Det ankommer på förbrukaren att vid privat nöjesflygning i efterhand göra en deklARATION och inleverera skatt inom 5 arbetsdagar.

Med stora flygplatser torde anses flygplatser där bränslebolag har registrerade lagerplatser, d.v.s. i huvudsak statliga och kommunala flygplatser till vilka med ett eller annat undantag endast Hjelmcö Oil:s konkurrenter, som representeras av Svenska Petroleuminstitutet, levererar.

På de mellanstora flygplatserna och de små flygplatserna, dit i huvudsak Hjelmcö Oil levererar flygbränslet till flygplatshållare och flygklubbar, skall dessa göra en uppskattning av mängden bränsle som kan bli använt vid privat nöjesflygning och köpa in detta bränsle inkl. skatt. Bränsle för övrig typ av förbrukning skall inköpas utan skatt.

Kunden (flygplansägaren eller innehavaren) skall sedan för bränsle som beräknas användas för skattepliktigt ändamål köpa bränsle inklusive skatt och för bränsle som beräknas användas för icke skattepliktigt ändamål utan skatt.

Om flygplatshållaren eller flygklubben redan förbrukat all inköpt mängd av "beskattat bränsle" och överlåtelse sker till flygplansägare eller innehavare för skattepliktigt ändamål skall bränsle överlåtas inkl. skatt och betalas in inom 5 dagar via deklARATION till Skattemyndigheten.

Om mängden obeskattat bränsle förbrukats eller sålts och "beskattat bränsle" överlåts till flygplansägare eller innehavare för icke skattepliktigt ändamål skall bränsle överlåtas inkl. skatt och flygplansägaren eller innehavaren begära restitution om denna uppgår till minst 1000 kronor under ett kalenderkvartal.

Det föreslagna systemet öppnar för en omfattande och kostsam administration hos SKV och hos flygklubben i form av säljare / köpare och hos flygplansägarna i form av förbrukare.

Komplexiteten blir omfattande om obeskattat bränsle vid blandad användning i luftfartyg inte förbrukas inom 5 dagar.

Hur skall flygplansägaren agera då ?

### **Konsekvenser om förslagen genomförs.**

På flera platser är flygklubbens eller den lilla flygplatshållarens *egen förbrukning* och som denne *själv kan uppskatta* den lilla mängden som förbrukas på flygplatsen. Huvuddelen av bränslet som går genom flygplatsen förbrukas av besökande, mellanlandande flygplan för vilka flygklubben eller den lilla flygplatshållaren saknar information om huruvida förbrukningen är skattepliktig eller icke skattepliktig.

För att slippa att göra extra deklARATION till Skattemyndigheten och inbetalning av skatt om försäljning skett av obeskattat bränsle till skattepliktig verksamhet tvingas

flygklubben eller den lilla flygplatshållaren köpa in beskattat bränsle i större mängd än vad som erfordras för att vara på den säkra sidan.

I annat fall tvingas flygklubbens ideella kassör in i ett system som i praktiken *inte* kan administreras på ideell nivå.

Dels har vederbörande ideella kassör att administrera bränsleinköp och försäljning med och utan skatt, därtill också administrera flygklubbens olika flygplan, som kan tänkas tanka runt om i Sverige med och utan skatt samt deklarerera och betala skatt.

Även en flygklubbsskassör kan också vilja ta semester, och ideella föreningar har redan i dag mycket stora problem att rekrytera kvalificerade personer för gratis arbete.

Ett alternativ kan då bli att flygklubben eller den lilla flygplatshållaren väljer att inte tillhandahålla flygbränsle för besökande, mellanlandande flygplan eller andra privata flygplan som är stationerade på flygplatsen men som inte tillhör flygklubben.

Den ekonomiska situationen för dessa små flygklubbar är nämligen med enstaka undantag den, att det likvida kapitalet är ytterst begränsat.

Det finns i normalfallet inte medel att finansiera beskattat bränsle för besökare och ideella arbetsresurser finns inte till hands för att hantera omfattande skattesituationer.

Resultatet torde bli att flygklubben/den mindre flygplatshållaren inte tillhandahåller flygbränsle för besökande.

**Det viktiga reseflyget påverkas om bränsle inte finns att uppbringa.  
Flygoperativa konsekvenser vid avsaknad av lämpliga platser för  
bränslepåfyllning.**

De flesta kolvmotordrivna luftfartyg har en maximal flygtid i luften på ca 4 timmar.

Luftfartsstyrelsens författningssamling (<http://www.lfs.luftfartsstyrelsen.se/> BCL D 2.2 § 6.6.4 ) anger att kommersiell luftfart med mindre flygplan som flyger vid vackert väder skall ha en bränslereserv motsvarande 45 minuters flygtid och att luftfartyg som flyger vid dåligt väder skall ha en bränslereserv till destinationsflygplatsen samt till minst en alternativ flygplats samt därtill ytterligare 45 minuters reserv. Motsvarande regler finns även för icke kommersiell luftfart i BCL D 3.2.

I praktiken innebär detta att ett flygplan med 4 timmars teknisk räckvidd i realiteten endast har 2-3 timmars räckvidd.

Vid förlust av möjlighet till drivmedelspåfyllning på lämplig plats är det enkelt att inse att den tekniska räckvidden 4 timmar snabbt kan begränsas till 1 timme, varigenom flyguppdragen eller reseflyget av tekniska skäl inte går att genomföra.

Även om flygplatsen tekniskt skulle vara kvar och kan användas kan den inte användas flygoperativt, eftersom flygplanet inte kan komma därifrån utan bränsle.

Detta har naturligtvis dramatiska konsekvenser, om det handlar om flygverksamhet i samhällets tjänst, såsom brand-, ambulans- och räddningsflyg eller kraftledningsinspektion.

De påfrestningar som samhället utsatts för och kan utsättas för som exempelvis Thailandskatastrofen julen 2004 eller de svenska orkanerna 2005 (Gudrun) och 2007 måste vara vägledande för politiskt ansvariga.

Förlusten av möjlighet till drivmedelspåfyllnad för luftfartyg i Sveriges inland kan få dramatiska och överskådliga konsekvenser.

Genom att flygklubben eller den mindre flygplatshållaren därigenom köper in bränsle enbart för eget behov kan den mycket känsliga distributionsapparaten störas så att flygbränsledistribution inte kan ske till rimliga kostnader. Man köper helt enkelt för lite bränsle, varigenom styckekostnaden för distributionen blir orimligt hög. Om flygbränslepriset ökar genom skatt och naturlig ökning av oljepriserna finns risk för att bränsle inte kan tillhandahållas i stora delar av Sverige.

Det är inte ovanligt redan idag med transportpåslag på mer än 1 kr/liter, och det är inte svårt att se ett påslag om 2 kr/liter, om förutsättningarna för en effektiv distribution bortfaller.

De fyra bränslebolag som levererar flygbensin på den svenska marknaden har en mardrömslik logistisk utmaning.

Ca 5 miljoner liter flygbensin skall distribueras till ca 200 flygplatser per kalenderår. Dessa 5 miljoner liter är samma mängd som en större bilbensinstation längs E4:an förbrukar under samma tid.

Många små flygplatser ligger så udda till, att de kan nås med fordon endast under en kort del av året, och många andra små flygplatser har en så begränsad verksamhet att bränsleinköp görs bara *en gång* per kalenderår.

Lagstiftaren tar på sig ett stort ansvar om förutsättningar för distributionen inte kan optimeras och om ett enkelt administrativt skattesystem inte införs.

Vi hänvisar även till regeringens generella direktiv avseende kravet att ta hänsyn till regionalpolitiska konsekvenser. (Dir. 1992:50)

Hjelmco Oil föreslår slutligen att regeringen i sin proposition till ändring i Lagen om Skatt på Energi detaljerat beskriver de problem som finns och de lösningar som föreslås så att SKV erhåller de nödvändiga referensramar som erfordras för dess tillämpningsföreskrifter.

## **HJELMCO OIL AB**



**Lars Hjelmberg**  
**verkst.dir**

Bilaga:

KSAK-modellen, systembeskrivning för loggning av typ av flygverksamhet.