Upprättad av
Elin Löwendahl
Direkttelefon
011-4152123

Beslutsdatum
2008-02-06
Ert datum
2008-01-15

Diarienummer
LS 2008-0313
Er referens
Fi2008/432

Remissvar promemoria om beskattning av flygbränsle

Vi ber er att referera till vår beteckning ovan vid fortsatt kontakt i ärendet.

Luftfartsstyrelsen har anmodats svara på remiss av Finansdepartementets promemoria om beskattning av flygbränsle och lämna följande yttrande.

Sammanfattning

Luftfartsstyrelsen tillstyrker förslaget om beskattning av flygbensin för privat ändamål. Myndigheten är däremot tveksam till beskattning av all flygbensin oavsett ändamål främst på grund av att beskattning av flygbensin för kommersiellt ändamål riskerar att leda till konkurrenssnedvridning. Myndigheten föreslår att de konkurrensmässiga effekterna utreds närmare. Kompensation föreslås för bensindriven samhällsnyttig och ideell kommersiell luftfart. Den befarade risken för dubbla styrmedel i samband med införlivandet av flyget i EU:s handel med utsläppshandel förefaller i dagsläget beröra endast tre flygplansindivider. Luftfartsstyrelsen samtycker med Finansdepartementet i fråga om att den privata flygning där flygfotogen används är obetydlig. Statistiken inom området både vad gäller ändamål och försåld flygbensin är osäker. Luftfartsstyrelsen redovisar sina uppskattningar. Myndigheten antar på grund av skatten på flygbensin en ökad användning av dieselmotorer. Eftersom luftfartyg med dieselmotorer drivs av flygfotogen borde miljöegenskaperna för olika flygbränslen utredas närmare. Slutligen anser Luftfartsstyrelsen återigen att frågan om ytterligare skattedifferentiering mellan blyad och oblyad flygbensin också borde utredas närmare.

Utgångspunkt från Luftfartsstyrelsens remissvar juli 2007

Luftfartsstyrelsen svarade den 13 juli 2007 på Finansdepartementets första promemoria om beskattning av flygbränsle för privat ändamål (Fi2007/4572).

Postadress
Luftfartsstyrelsen
601 73 Norrköping

Besök
Vikboplan 7

Telefon
011-415 21 00

Telefax
011-415 22 50

Org nr
202100-5547

E-post
luftfartsstyrelsen@luftfartsstyrelsen.se

Webbplats
www.luftfartsstyrelsen.se

Myndigheten såg inte då och ser inte heller nu någon anledning att ifrågasätta att flygbensin som används för privat ändamål beskattas, i samband med att undantaget från bestämmelserna i energiskattedirektivet (2003/96/EG) löpt ut.

Luftfartsstyrelsen framhöll i sitt tidigare remissvar att den administrativa hanteringen av skatt och skattebefrielsen för oljebolag och förbrukare skulle kunna leda till tillämpningsproblem. Myndigheten påtalade också osäkerheten i statistiken avseende försäljning av blyad respektive oblyad flygbensin och menade att möjligheten att ytterligare differentiera skatten mellan den blyade och oblyade bensinen borde utredas närmare. Myndigheten har i detta remissvar dessutom synpunkter med utgångspunkt från förslaget om att beskatta all flygbensin oavsett ändamål.

Konkurrenssnedvridande effekter befaras
(Med hänvisning till *4.1 Beskattning av flygbensin oavsett ändamål*)
En flygskatt på flygbensin riskerar att få konkurrenssnedvridande effekter i den mån skatten påverkar aktörer verksamma på samma marknad i olika hög grad. När det gäller skatt på flygbensin påverkar den enbart de aktörer som i sin verksamhet använder sig av luftfartygstyper som drivs med flygbensin. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att luftfartyg med dieselmotor drivs med flygfotogen.

Den tunga kommersiella trafiken använder uteslutande luftfartyg som drivs av flygfotogen, medan flygbensin är det vanligaste drivmedlet i mindre luftfartyg. Det finns dock marknader där luftfartyg drivna av såväl flygfotogen som flygbensin används i verksamheten. Marknaderna som berörs är framför allt taxiflyg, skolflyg, flygfotografering samt flygningar där olika former av mätningar utförs.

När det gäller flygskolor (75 stycken) berörs cirka 90 procent av företagen av skatten. Det finns i Sverige därtill drygt 20 bruksflygsföretag, dvs. företag med verksamhetsområden inom fotoreklam, rundflyg och kalibreringsflygningar m.m. Sammantaget berörs cirka hälften av bruksflygsföretagen av skatten. På marknaden för taxiflyg berörs en mindre del av företagen av skatten. Cirka 20 procent av luftfartygen inom denna kategori drivs av flygbensin.

En skatt på flygbensin skulle innebära en höjning av det blyade bensinpriset med cirka sex kronor per liter, vilket innebär en bränsleprisökning på cirka 60 procent för de aktörer som använder flygbensin som drivmedel. Eftersom flygbränslet utgör en hög andel av företagens kostnader, skulle det innebära en betydande kostnadsökning för dessa aktörer relativt de aktörer vars luftfartyg drivs med flygfotogen/diesel.

Mot bakgrund av detta föreslår Luftfartsstyrelsen att de konkurrensmässiga effekterna av att beskatta kommersiella aktörer som flyger med luftfartyg som drivs med flygbensin och verkar inom samma marknad som aktörer som flyger med luftfartyg som drivs med flygfotogen utreds närmare.

Kompensation föreslås för bensindriven kommersiell samhällsnyttig luftfart

(Med hänvisning till *4.1 Beskattning av flygbensin oavsett ändamål*)
Luftfartsstyrelsen vill även uppmärksamma att föreslagen skatt kommer att drabba den ideella och samhällsnyttiga verksamheten som bedrivs av Frivilliga Flygkåren och de flygklubbar som bedriver verksamhet inom ramen för hjälpflyget hårt. I den mån organisationerna inte bedriver konkurrens med kommersiella aktörer borde den på lämpligt sätt kompenseras för de stora kostnadsökningar som bränsleskatten kommer att innebära.

Risk för dubbla styrmedel i samband med EU:s handel med utsläppsrätter
(Med hänvisning till *4.1 Beskattning av flygbensin oavsett ändamål*)
I samband med att flyget införlivas i EU:s handel med utsläppsrätter föreslår ministerrådet i en ståndpunkt från december 2007 undantag för flygningar med luftfartyg vars högsta tillåtna startvikt är lägre än 5 700 kg. Om detta förslag och det i promemorian beskrivna lagförslaget genomförs skulle här kunna finnas risk för dubbla styrmedel. I Sverige finns idag dock endast tre flygplansindivider som drivs med flygbensin och väger 5 700 kg eller mer. Samtliga tre är veteranflygplan.

Användningen av flygfotogen för privat ändamål är idag obetydlig
(Med hänvisning till *4.2 Beskattning av flygfotogen för privat ändamål*)
Luftfartsstyrelsen har samma uppfattning som Finansdepartementet i fråga om att användningen av flygfotogen för privat bruk idag är obetydlig. Luftfartsstyrelsen konstaterar att mindre än 10 % av de svenskregistrerade luftfartyg som drivs med flygfotogen/diesel i huvudsak används för privat bruk. Då användningen av flygfotogen dock kan tänkas öka på bekostnad av flygbensinanvändningen i och med införandet av skatt på flygbensin föreslår dock myndigheten att denna utveckling följs upp med tanke på eventuella kommande gränsdragningsproblem.

Osäker statistik
(Med hänvisning till *5.1 Lagstiftningens konsekvenser*)
Luftfartsstyrelsen är medveten om osäkerheten i statistiken avseende försåld flygbensin och avsaknaden av statistik över ändamål för det flyg som bedrivs med bensindrivna luftfartyg. Myndighetens egna uppskattningar skiljer sig dock från de angivna i promemorian där endast 0,5 miljoner liter av totalt 4,3 miljoner liter såld flygbensin 2006 antas användas inom privatflyget. I flygbensinstatistiken från SCB saknas levererad mängd från minst en av de större leverantörerna av flygbensin, vilket innebär att den totala mängden såld flygbensin med stor sannolikhet är större än 5 miljoner liter per år. En genomgång av Luftfartsstyrelsens luftfartygsregister och tillståndsregister visar att ungefär 20 procent av de totalt drygt 2 000 registrerade bensindrivna luftfartygen i huvudsak användas för kommersiella ändamål. Flygtiden för taxiflyg var år 2006 cirka 16 000 timmar, bruksflyg (”aerial work”) cirka 43 000 timmar, skolflyg cirka 33 000 timmar och privat flyg cirka 66 000 timmar (exklusive 20 000 timmar med ultralätta plan som uteslutande drivs med flygbensin). Cirka 20 procent av verksamheten inom taxiflyget, 50 procent av verksamheten inom bruksflyget, 90 procent av verksamheten inom skolflyget och 95 procent av flygtiden med privat ändamål antas bedrivas med bensindrivna luftfartyg. Utifrån dessa antaganden och eftersom flyg som används för privat

ändamål ofta är mindre än de som används kommersiellt och därmed förbrukar mindre bensin per timme uppskattas den svenska flygbensinanvändningen fördela sig ungefär lika mellan användning för kommersiella och privata ändamål.

Ökad användning av flygfotogen
(Med hänvisning till *5.1 Lagstiftningens konsekvenser*)
Det är av kostnadsskäl inte aktuellt för innehavarna av luftfartyg avsedda för bensindrift att konvertera motorn till dieseldrift. Däremot kan man tänka sig att en ökad andel dieseldrivna luftfartyg vid nyinköp. På lång sikt skulle alltså en skatt på flygbensin innebära en styrning mot motortyper som drivs med flygfotogen på de berörda marknaderna.

Skillnader mellan olika flygbränslens miljöegenskaper borde utredas
(Med hänvisning till *5.1 Lagstiftningens konsekvenser*)
Det saknas idag tillräckliga kunskaper om skillnaderna mellan olika flygbränslens miljöegenskaper för att kunna avgöra vilka effekter på klimat och luftmiljö en ökad flygfotogenanvändning på bekostnad av flygbensinanvändning skulle ge. Dieselmotorer drar betydligt mindre bränsle än flygbensinmotorer, medan flygbensin ger lägre koldioxidutsläpp per tankat kilo bränsle. Flygfotogen innehåller till skillnad från en stor del av bensinen bly. Luftfartsstyrelsen anser det vara av stor vikt att närmare kartlägga olika flygbränslens miljöegenskaper för att förstå den föreslagna skattens totala miljöeffekt.

Ytterligare skattedifferentiering mellan blyad och oblyad flygbensin
(Med hänvisning till *5.1 Lagstiftningens konsekvenser*)
Luftfartsstyrelsen vill återigen förorda att närmare utreda möjligheten att differentiera skatten ytterligare mellan den blyade och oblyade bensinen. Kostnaden för den oblyade flygbensinen är redan idag något lägre än för den blyade. Med den i promemorian föreslagna skattedifferentieringen skulle den oblyade bensinen bli cirka 15 procent billigare, vilket troligtvis inte utgör ett tillräckligt stort incitament för att öka användningen av den oblyade på bekostnad av den blyade bensinen.

Luftfartstyrelsens beslut i yttrandet
Beslut i detta yttrande har fattats av ställföreträdande generaldirektören Carina Larsson. Föredragande har varit utredaren Elin Löwendahl. I ärendets slutliga handläggning har dessutom ställföreträdande avdelningschefen Henrik Lundberg deltagit.

Carina Larsson
Ställföreträdande generaldirektör

Elin Löwendahl
Utredare