

**Skatt på flygbensin**

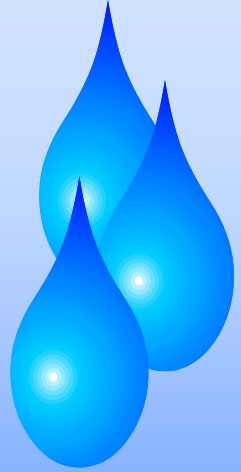
**uppvaktning**

**Skatteutskottet 8 April 2008**



**Lars Hjelmberg**

**V.D.**

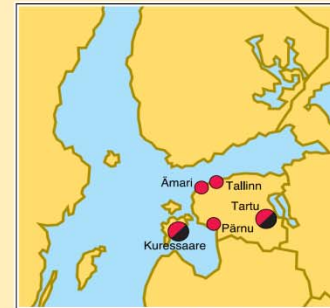
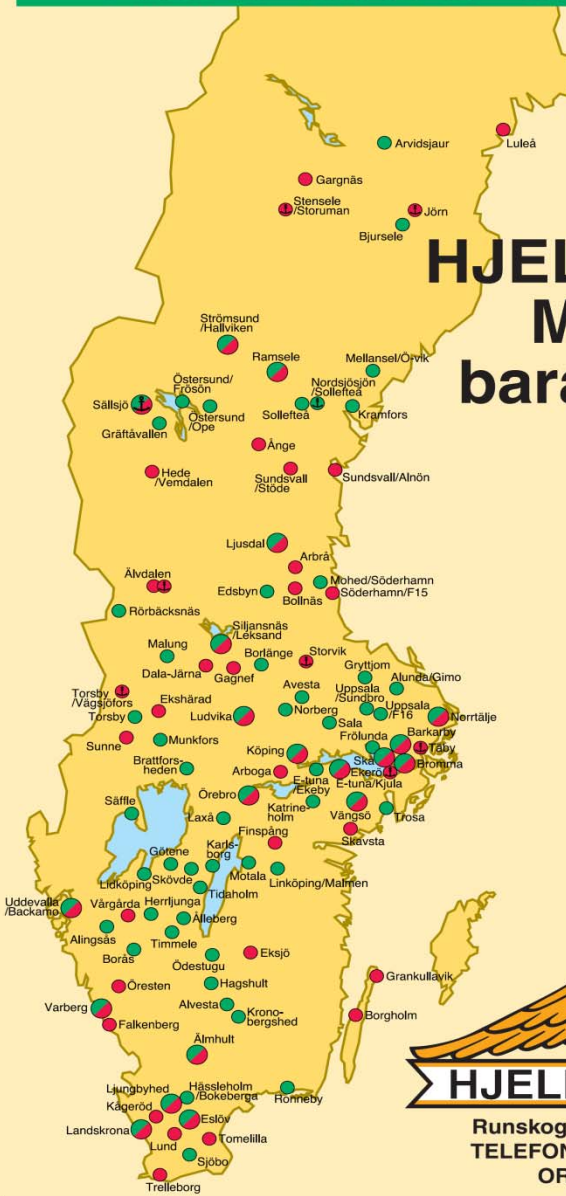


# AVGAS 100 LL

# HJELMCO 91/96 UL

## HJELMCO OIL AB

Mycket mer än  
bara flygbränsle!

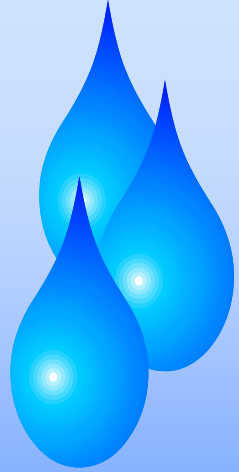


Verksamheten i Estland drivs självständigt från HELMCOIL A/S med huvudkontor i Tallinn, tel/fax 00372-6-21 29 51.

- AVGAS 100 LL
- HJELMCO 91/96 UL
- JET-A1
- ↓ sjöflyg



Runskogsvägen 4 B 192 48 SOLLENTUNA  
TELEFON 08-626 93 86 • FAX 08-626 94 16  
ORDERTELEFON 021- 12 31 76



# **Skatt på flygbensin prop 2007/08:122**

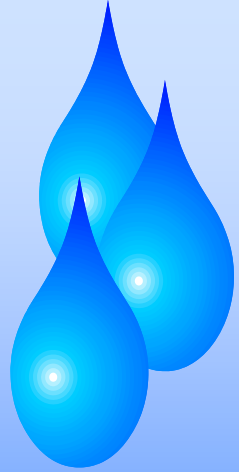
**Byråkratin**

**Lagerskatten**

**Sättet att betala skatt**

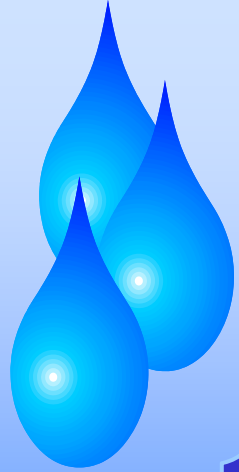
**Internationella konventioner**

**Veteranflyget**



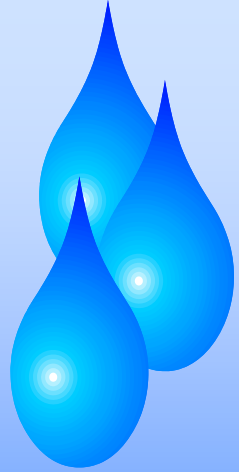
**Skatt på flygbensin  
enligt  
budgetpropositionen 2008**

**Önskvärt med en  
utformning som  
håller nere administrationen**



# **Regeringens förslag**

**100 % av bränsleförbrukningen  
skall  
administreras  
trots att endast c:a 10 % blir  
skattepliktigt**



# **Regeringens förslag**

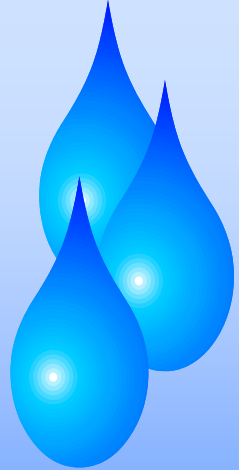
## **Lagerskatten:**

**Mycket administration**

**för att ta in skatt som sedan**

**skall betalas tillbaka till c:a 90 %.**

**Ej begärd av EU.**

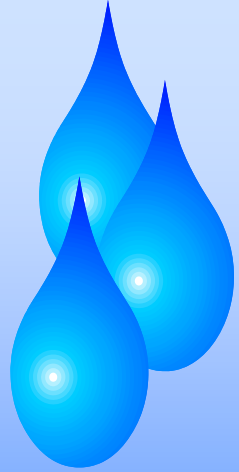


# **Kommissionens beslut**

## **COM 742/2006**

**Sverige är skyldigt att införa standard-  
beskattning av flygbensin vid s.k.  
”privat nöjesflygning”**

**Men brasklapp följde med!**

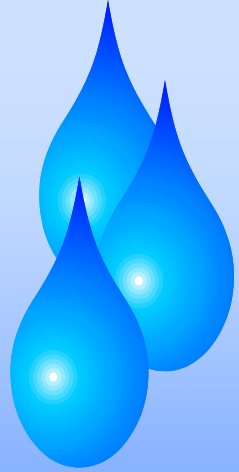


# **Brasklappen**

## **COM 742/2006**

**Om svårigheter uppstår pga  
speciella omständigheter  
får åtgärder vidtagas för  
att lindra eller minska  
problemens effekter  
förutsatt att åtgärderna inte  
klassas som statsstöd**





# Effekter av skatt

**Flygklubbarnas likviditet.**

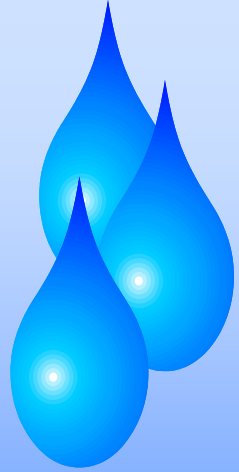
**Ex. Varbergs flygklubb  
aktiv bas med bl.a. Frivilliga Flygkårens  
havsövervakning.**

**Cisternkapacitet: 25.000 liter blyad bensin  
+ 10.000 liter oblyad bensin.**

**Pris per liter inkl. skatt c:a 16:-- kr + Opec variation  
c:a 4:-- kr/liter.**

**Total lagerkostnad c:a 700.000:-- kronor.**

**Varför skall en ideell förening finansiera  
samhällets katastrofberedskap?**



# Effekter av skatt

## Distributionsproblem ...

**Exempel leverans av 5000 liter jan. 2008  
till Flygklubben Silvervingen  
Gautosjön från Västerås.**

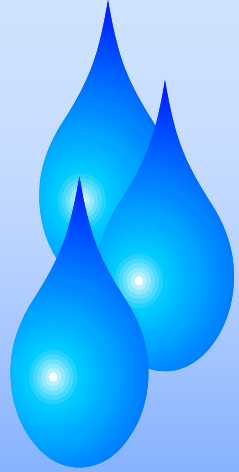
**184 mil ToR.**

**Fraktkostnad c:a 18 kr/liter**

**Bränslekostnad inkl. skatt c:a 18 kr/l**

**$\Sigma$  c:a 36 kr/liter**

**och om det finns en tilldelningsbar bil  
och om någon förare vill köra pga EU:s vilo/paus-regler**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

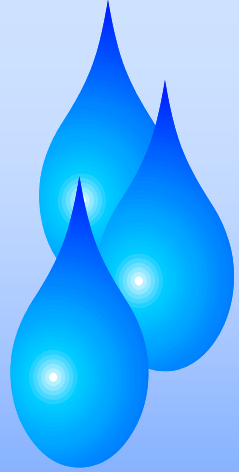
**Skatt betalas efter det att förbrukning har skett.**

**Detta är i enlighet med EU:s regelverk.**

**Flygbensin kan således tillverkas, distribueras och  
säljas utan att beskattningsåtgärd aktualiseras.**

**Ägaren till flygplanet gör deklaration i samband med statistikinsamling  
och yrkar på avdrag av skatt.**

**Bränslet är således belagt med skatt tills yrkat  
avdrag godkänts.**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

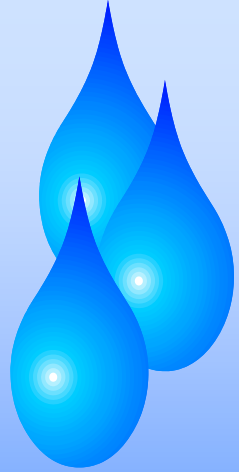
**Skatt betalas efter det att "konsumtion" har skett.**

**Denna princip finns redan idag vid exempelvis**

**Trängselskatt**

**Vägs katt (tillfälligt körtillstånd)**

**Momsredovisning vid låg omsättning 1 gång/år**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

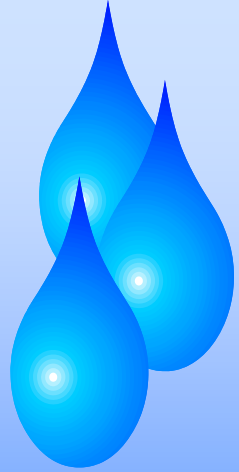
**Skatt betalas efter det att förbrukning har skett.**

**men finansdepartementet**

**anser**

**detta vara en ny och**

**oacceptabel princip**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

**Skatt att betalas efter det att förbrukning har skett  
föreslås trots detta av regeringen i nu aktuell**

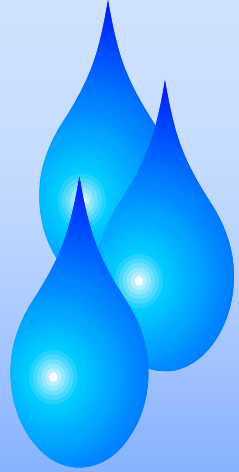
**prop 2007/08:122**

**vad gäller**

**skatt på flygfotogen vid s.k. privat nöjesflygning**

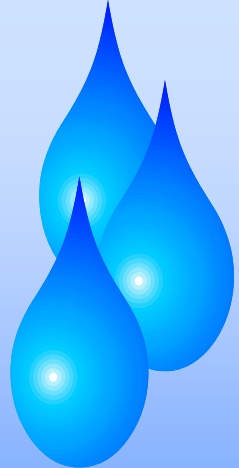
**och**

**den s.k. lagerskatten.**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

**det finns inga hinder från  
EU:s sida  
för principen om att betala  
skatt efter konsumtion  
har skett**



# Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"

SOU 1994:85

Beskattning av flygbränslen 177

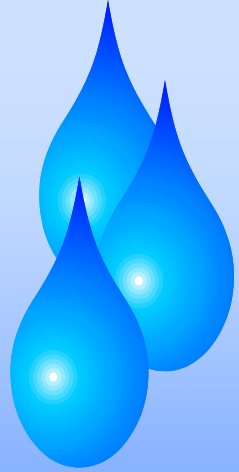
---

ändamål eller för uppvärmning eller annan motordrift än drift av flygplan (se 2 kap. 3 § andra stycket, 4 kap. 11 § första stycket 4 och 5 kap. 3 § 3 förslaget till lag om skatt på energi).

Vårt förslag innebär alltså att flygbensin – i likhet med vad som gäller idag – kan tillverkas och säljas utan att några beskattningsåtgärder aktualiseras. Det åligger därefter förbrukaren av flygbensinen att redovisa den mängd bränsle som använts i samband med nöjesflygning deklarerat och betala den aktuella skatten till staten. Det är alltså endast förbrukaren av flygbensinen som är skattskyldig enligt vårt förslag.

**SOU1994:85 Ny lag om skatt på energi. En teknisk översyn och EG-anpassning**

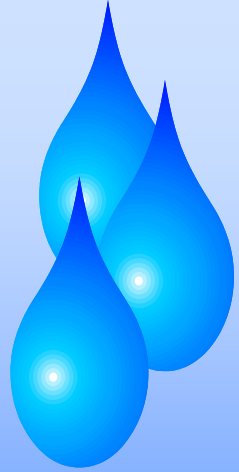




# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

**Skatt att betalas efter det att ev. skattepliktig  
förbrukning har skett  
gör att skatten även står i överensstämmelse  
med internationella konventioner.**

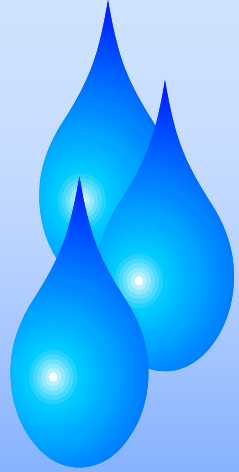
**Internationell luftfart omfattas av  
en mängd olika regler  
som regeringen förbisett i prop 2007/08:122**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

**Hur skall en utländsk pilot kunna  
hinna reglera sin bränsleskatt inom 5 dagar?  
(vid flygning på flygfotogen)**

**Lösning = komplettera propositionen  
Internationella flygningar är alltid  
"transport" och befriad från skatt.**

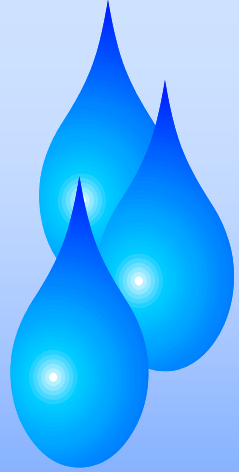


# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

**Energiskattedirektivet är s.k. sekundärlagstiftning**

**Måste vara i överensstämmelse med EG:s  
primärrätt (fördraget) och EG-rättens allmänna  
rättsprinciper**

**All EG-rätt måste vidare stå i överensstämmelse  
med internationella konventioner.**



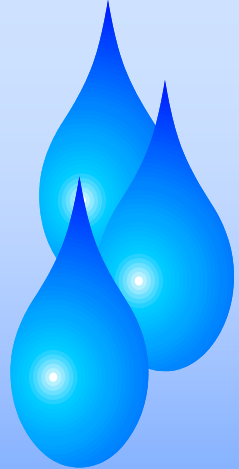
# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

## **Alternativ "nöd"lösning**

**En förändring av skatteinbetalningslagen  
så att bränslebolagen kan ge kredit på  
skattedelen till sina kunder.**

**Deklaration och inbetalning från  
bränslebolagens sida**

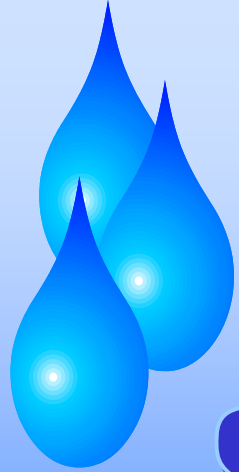
**1-2 ggr/år**



# Skatt på "privat nöjesflygning"

**Vådjan:**

**Betrakta flygning med veteranflygplan (> 50 år), vårt flygarv, som icke privat nöjesflygning.**



**Skatt på flygbensin**

**uppvaktning**

**Skatteutskottet 8 April 2008**



**Lars Hjelmberg**

**V.D.**



# Kommunikationskommitten

## PM SIKA \* 1997-02-13

'97 02/13 10:13

☎ 46 8 215872

SIKA

☑ 003

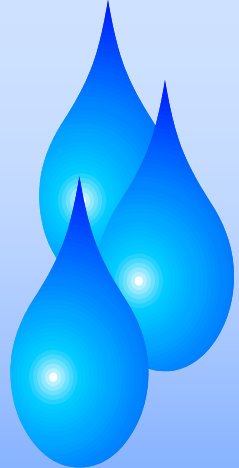
statsfinansiellt motiverad bränsleskatt som avsågs ha just denna inriktning mot fritidsflyg, dvs den beskattade en viss del av ett flygplans användning. Till följd av extremt dåliga erfarenheter avskaffades skatten genom prop 1986/87:139. Administrationskostnaderna var högre än intäkterna. Skatten uppges i praktiken ha belastat ca 10% av bensindriven flygning och skulle i dagens läge med dåtida skattesats inbringa 2-3 mkr brutto. Riksskatteverket har i sitt remissyttrande över SOU 1994:85, Ny lag om skatt på energi, anfört följande:

*“Vad gäller förslaget om skatt på flygbensin och flygfotogen för inrikes privatflygning föreslår RSV att möjligheten att genom ett rådsbeslut undanta sådan användning från skatt bör undersökas.”*

Ett sådant undantag beviljades till halvårsskiftet 1997. Utöver ovanstående finns en mängd invändningar mot återinförd bränslebeskattning, bl a flygsäkerhetsskäl.

\*) SIKA = Statens Institut för Kommunikationsanalys.





# Uppskattningar

c:a 5 miljoner liter/år fördelat på

2,3 milj. liter blyad

kommersiell verksamhet =

0,2 milj. liter oblyad

1,6 milj. liter blyad

privat verksamhet ej nöje=

0,4 milj. liter oblyad

0,1 milj. liter blyad

privat verksamhet nöje =

0,4 milj. liter oblyad





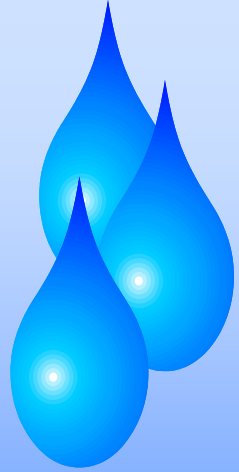
# Nettoeffekt för statskassan

234 *Flyget*

SOU 1997:35

marknad. Nu finns åter en blyfri bensinkvalitet på marknaden. De mindre flygplanens bensinförbrukning utgör ca 1,5 promille av vägtrafikens bensinförbrukning.

Under åren 1984–87 fanns en statsfinansiellt motiverad bränsleskatt för fritidsflyget. Skatten avskaffades bl.a. på grund av att administrationskostnaderna var högre än intäkterna.



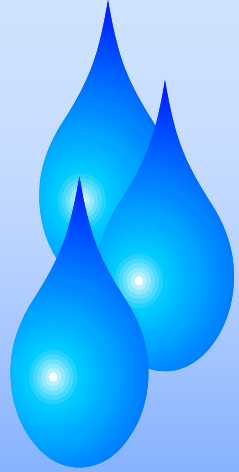
# Uppskattningar för år 2007

Skattevärdet per år för  
c:a 0,5 miljoner liter flygbensin  
i "privat nöjesflygning"

$0,1(3,61 \text{ energisk.} + 2,16 \text{ CO}_2 \text{ skatt})=0,58 \text{ milj kr.}$

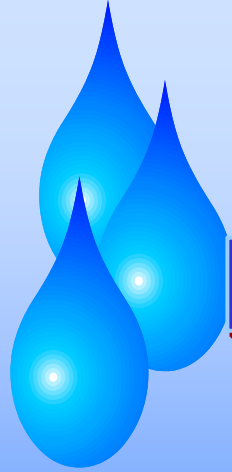
$0,4(2,93 \text{ energisk.} + 2,16 \text{ CO}_2 \text{ skatt})=2,04 \text{ milj.kr}$

**Summa bruttoskatteintäkt c:a 2,6 miljoner kr.**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

**Definition av "privat nöjesflygning"**  
**Redovisning av flygverksamhet**  
**Inrapportering av flygtid**  
**Skattskyldighet.**

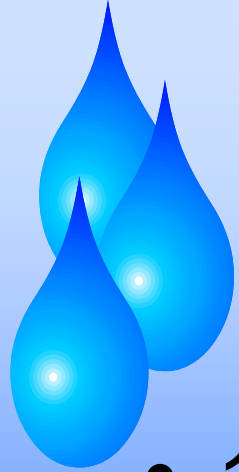


**Kom 2007/869**

**Meddelande från kommissionen**

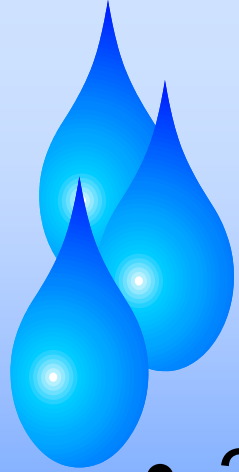
**11 januari 2008**

- 17. Fullständiga uppgifter för att beskriva allmän- och affärsflyget i Europa finns inte tillgängliga och det verkar som om sådana uppgifter inte samlas in på ett systematiskt och konsekvent sätt.



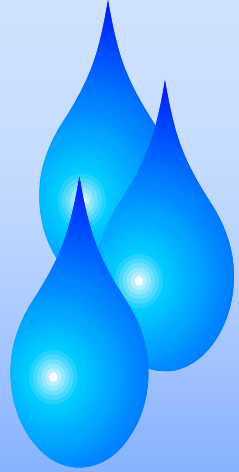
## Kom 2007/869

- 19. För att kunna reglera verksamheten korrekt måste beslutsfattarna ha en tydlig bild av läget. Det är därför nödvändigt att på europeisk nivå ta fram grundläggande objektiva och enhetliga uppgifter och inleda ett nära samarbete med alla berörda parter.



## **Kom 2007/869**

- 20. Kommissionen har bitt Europeiska civila luftfartskonferensen att genomföra en studie avseende allmän- och affärsflyget för att fastställa varifrån de tillgängliga uppgifterna kommer och föreslå det mest effektiva sättet att samla in uppgifterna på framtiden.



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

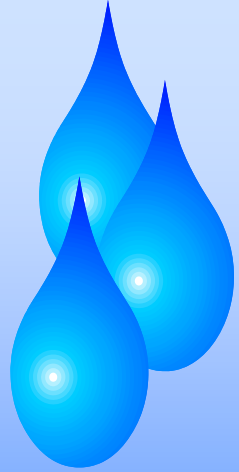
**Årlig statistik infordras idag av  
Luftfartsstyrelsen med stöd av  
författning BCL D 1.4**

**Skall inlämnas av flygplansägare senast  
1 februari varje år och under försäkran.**

**Måste utökas att omfatta statistik med bl.a.  
typ/art av flygverksamhet att möta Kommissionens  
krav**

**De utökade statistikkraven kan även tillgodose  
Skatteverkets behov.**

**Insamling av data via Internet**



# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

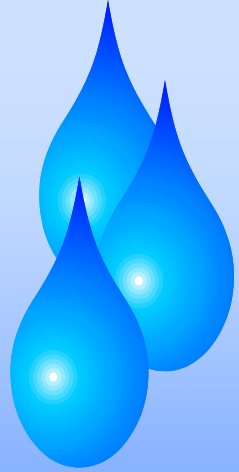
**Statistik från Luftfartsmyndigheten som underlag för  
skattedebitering**

**föreslaget av Ludvika dnr 11338-94/900 p.4**

**vid tidigare behandling om skatt på privat nöjesflyg**

Om bestämmelserna trots allt skulle genomföras bör Luftfartsverket eller Luftfartsinspektionen åläggas en informationsskyldighet till SKM om företagna privatflygningar - i den mån detta låter sig göras om någon som helst kontroll skall vara möjlig. Vad





# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

**Flygtidsredovisning i obligatorisk flyg-  
dagbok. Exempel på definitioner:**

**Frivilliga Flygkåren – flyg inom frivillig försvarsorganisation**

**Hjälpflyg- skogsbrandsbevakning- målgång**

**Skolflyg inkl. flygning att vidmakthålla färdighet/behörighet**

**Kontrollflygning inför kontrollant**

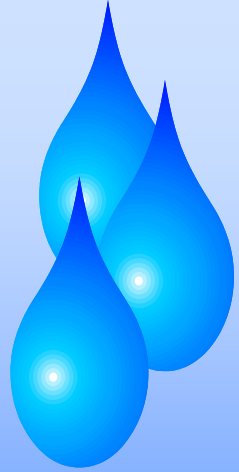
**Teknisk kontrollflygning**

**Flygning mot ersättning, tjänsteresor etc.**

**Bogsering**

**Fallskärmshoppning**

**Privat flygverksamhet**

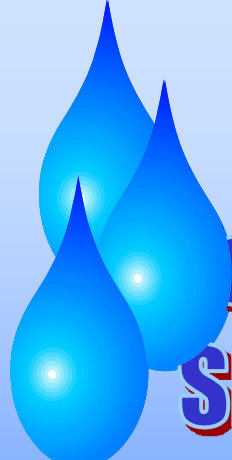


# **Teknisk lösning Skatt på "privat nöjesflygning"**

## **Utländska flygplan**

**Flygningen utgör enligt definition transport och får ske utan skatt.**

**Man har rest med flygplanet och dess last från annat land till Sverige.**



**Teknisk lösning**  
**Skatt på "privat**  
**nöjesflygning"**  
**Utländska flygplan**  
**Exempel**  
**Polsk deklara-tions-**  
**försäkran som**  
**används idag**  
**i Polen**

.....  
(place, date)

To: PETROLOT Ltd.  
 2, J. Gordona Bennetta Str.  
 02 – 159 Warsaw

**STATEMENT**

Following 5.7. item 1, point 6 of the Decree of the Minister of Finance of April 26, 2004 regarding  
 excise duty tax (Journal of Laws No 97 item 966, amended by No 181 item 1875)

.....  
 (the carrier's name and address)

.....  
 (VAT – EU identification number)

A/ Is the owner of the following aircraft:<sup>1)</sup>

Aircraft	Reg. No.	Average fuel consumption
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

B/ Charters the following aircraft:<sup>2)</sup>

Aircraft type	Reg. No.	Average fuel consumption
1. ....	.....	.....
2. ....	.....	.....
3. ....	.....	.....

.....  
 1) Fuel for turbine engines/engine fuel for piston engines<sup>3)</sup> purchased from  
 above mentioned aircraft for the flights different than the private

.....  
 2) If the above bDecree of the Minister of Finance of April 26, 2004  
 regarding exemptions from the excise duty tax, a private flight of a recreational nature is considered as  
 use of an aircraft filed by its owner or other natural or legal person or entity not having legal presence  
 making use of that aircraft on the basis of lease or in any other manner, for the purposes other than  
 particular, for the purposes other than carry of passengers or goods, or performance  
 services performed for the public bodies.

.....  
 3) The air petrol/fuel for turbine engines/engine fuel for piston engines<sup>3)</sup>, quantity:  
 ..... ltr. per month depending on season (summer or winter).

This statement is valid for an indefinite period of time.

.....  
 engine air petrol/fuel be used for purposes other than mentioned above,  
 obligates itself to inform PETROLOT Ltd. about this fact when placing  
 (me)

(the company's stamp)

.....  
 (legible signature of carrier's representative)