



AOPA Sweden

Svenska Allmänflygföreningen



Datum

2007-08-07

Ert datum

Er referens

Handläggare, tfn, e-post

Mikael Klemets

0733-828 575, Mikael.Klemets@aopa.se

DNR FI2007/4572

**Till: Finansdepartementet
Skatte- och Tullavdelningen
103 33 STOCKHOLM**

Remissvar på promemoria om införande av beskattning av flygbränsle för privat nöjesflygning.

AOPA-Sweden önskar härmed avge sina synpunkter avseende rubricerad promemoria.

Föreningen är väl insatt i bakgrunden till att promemorian föreligger och vill försöka bidra till att skapa ett enkelt system som ger ett upphov till ett minimum av administration och även ser till att undanröja de risker som föreligger med nuvarande förslag att viktig infrastruktur i form av tankningsmöjligheter äventyras på många flygplatser runt om i landet.

Administrativt krångel

En besvärlig omständighet är att skattskyldigheten uppstår vid förbrukningen av bränslet medan skatt, enligt förslaget, i vissa fall kommer att betalas redan vid inköpet.

I och för sig finns det redan idag olika skatt för samma bränsle beroende på användningsområdet. T.ex har jordbrukstraktorer och fartyg skattebefriad förbrukning (med därför särskilt färgat bränsle). Den speciella svårigheten som återfinns när det gäller flygplan är att samma flygplan ofta används för olika syften. I många fall flygs även samma flygplan av olika piloter vid olika tillfällen.

För att åskådliggöra problemet kan vi t.ex tänka oss ett flygplan som ägs av en flygklubb. På morgonen används flygplanet för en tjänstereseflygning som ersätts av pilotens arbetsgivare (d.v.s. skattebefriad). I samband med den flygningen tankas flygplanet utan skatt på en "stor" flygplats. Efter återkomsten till flygklubben används flygplanet av nästa pilot för en privat nöjesflygning. I detta fall skall alltså pilot nummer två hålla rätt på att skattefritt bränsle motsvarande x liter återstår i flygplanets tank, och således enligt förslaget inom fem dagar deklarerar och betala in skatt på de liter som förbrukats. Om den enskilde piloten slarvar kan det drabba flygplansinnehavaren, i detta fall flygklubben, eller kanske i slutänden klubbens kassör som ofta är den person inom en flygklubb som ansvarar för att administrativa rutiner och myndighetskontakter sköts på föreskrivet sätt.

Svenska Allmänflygföreningen

MK\ISETUSR\042\Users\Klemmi\My Documents\spaf\Bränsleskatt_remissvar_070807_AOPA-S_V

Adress

Bromma Flygplats, Grind B
168 67 Bromma

Telefon

08-29 50 00

Fax

08-29 52 65

Internet

info@aopa-sweden.com
www.aopa-sweden.com



AOPA Sweden

Svenska Allmänflygföreningen



Vi kan även tänka oss det omvända fallet. Pilot ett i exemplet genomför sin tjänsteresa till en mindre flygplats där den lokala flygklubben säljer bränsle inklusive skatt. Denne pilot skall i så fall i efterhand hos skatteverket begära återbetalning av den skatt som inbetalats motsvarande det förbrukade bränslet för sin flygning.

I praktiken blir det mycket svårt och arbetskrävande att i efterhand och löpande hålla kontroll på hur mycket bränsle av skattefritt respektive skattat bränsle som återstår i flygplanets tank. Flygplan har som bekant bara ett och samma bränslesystem.

Det går att tänka sig en mängd andra exempel där verksamheten med samma flygplan mellan s.k. "privat nöjesflygning" och övrig, skattebefriad flygverksamhet flyter ihop så mycket att det kommer att bli omöjligt att hålla en korrekt redovisning av förbrukningen på den beskattade, resp. skattefritt inköpta mängden flygbränsle. Det kommer att ta onödig tid och resurser av såväl flygplansägare som piloter. Även skatteverket kommer att bli belastat med en stor mängd ärenden avseende krav på återbetalning av skatt respektive deklarationer av skatt som skall inbetalas. Vart och ett av dessa ärenden kommer att avse små belopp som dock totalt under ett verksamhetsår kan ackumulera till ett relativt stort belopp för en enskild flygplansägare.

Med tanke på det stora antalet flygningar och tankningstillfällen per år kan föreningen inte hålla med om slutsatsen i punkt 5.2 att mängden ärenden kommer att bli litet.

Skador på infrastruktur.

Det finns i Sverige en stor mängd mindre klubbflygplatser som antingen ägs enskilt, kommunalt eller av en flygklubb. I många fall är det i praktiken den lokala flygklubben som helt på ideell basis driver och förvaltar flygfältet. Även om det inte utgår något statligt stöd till dessa flygklubbar anser AOPA-S att dessa ca 150 flygfält representerar en viktig infrastruktur och även fyller en samhällsfunktion i och med att de erbjuder landningsmöjligheter för besökande flygplan. I många fall möjliggör även dessa flygplatser att för samhället viktiga funktioner såsom brandövervakning, frivilliga flygkårens verksamhet etc. kan bibehållas.

Flygbränsle tillhandahålls på dessa mindre flygplatser ofta av den lokala flygklubben där både klubbens egna flygplan, andra flygplan baserade på samma flygplats samt besökande flygplan kan köpa flygbränsle från en och samma tank.

Enligt det föreslagna nya regelverket kommer många flygklubbar att behöva göra en noggrann uppskattning av bränsle som beräknas säljas för skattebefriat resp. skattepliktigt ändamål. Detta för att kunna behålla sitt godkännande som skattebefriad förbrukare av den mängd flygbränsle som förbrukas för ett skattebefriat ändamål. Eftersom det är omöjligt för en flygklubb att hålla reda på hur flygplan som ej är i klubbens ägo nyttjas finns det en uppenbar risk för att klubben kommer att välja att ej sälja bränsle till utomstående flygplan.

Detta kommer att försvåra och även i flera fall sannolikt omöjliggöra reseflyg till flera mindre flygplatser eftersom det ej kommer att vara möjligt att erhålla bränslepåfyllning på dessa platser.



AOPA Sweden

Svenska Allmänflygföreningen



Slutsatser

Föreningen anser att den enda rimliga lösningen är att flygbränsle fortsatt kan inköpas skattefritt på alla flygplatser på samma sätt som idag. Deklaration av ändamålet med förbrukningen kan sammanställas i efterhand och eventuell bränsleskatt betalas vid ett tillfälle per flygplan och år.

Det bör på ett enkelt sätt vara möjligt att redovisa dessa uppgifter och deklarerat mängden förbrukat skattepliktigt bränsle i samband med den statistik som det redan idag enl. BCL D1.4 åligger varje ägare eller innehavare av flygplan att redovisa till luftfartstyrelsen. Eftersom detta är något som redan idag utförs av flygplansägaren är det då endast ett mindre merarbete att summera årets genomförda flygningar per kategori.

För den enskilde piloten blir det heller inget merarbete i och med att flygplanets resedagbok redan idag innehåller en kolumn med flygningens syfte som fylls i. För att verifiera det skattebefriade syftet med flygningen kan man tänka sig att piloten fyller i en särskild försäkransblankett som flygplansägaren har skyldighet att arkivera för eventuella framtida revisioner.

Föreningen föreslår att rapporten "Statistikrapport över luftfart med motordrivna luftfartyg" som regleras enligt BCL D1.4 modifieras på ett sådant sätt att den även kan tjäna som underlag för beräkning av bränsleskatt som skall debiteras för årets flygningar.

Som underlag för beräkningen av förbrukat bränsle bör antalet flygtimmar multiplicerat med flygplanets bränsleförbrukning per timme kunna användas som en schablon. Detta är uppgifter som lätt kan hämtas ur flygplanets tekniska dokumentation.

Med tanke på att endast ca 10% av den flygbensin som förbrukas beräknas höra till kategorin "privat nöjesflygning" och skattebeloppet beräknas ligga på endast ca 2,6 MSEK per år anser föreningen att den eventuella ränteförlust som uppstår för staten lätt går att räkna hem i form av förenklad administration och möjligheten till en bibehållen infrastruktur.

Enligt uppdrag

Mikael Klemets
AOPA-Sweden

AOPA-Sweden (tidigare SPAF) är en ideell organisation som verkar för sina medlemmar som är piloter och flygplansägare. Vi formar, uttrycker och framför viktiga positioner för att främja allmänflygets ekonomi, säkerhet, användbarhet och popularitet. AOPA-S är den svenska delen av IAOPA som har mer än 460 000 medlemmar i hela världen.