

Refusjon av avgift for drivstoff til benyttet på fly

1. Hvem dette gjelder

- 1.1 Eier (eller dennes stedfortreder) av luftfartøy som benytter avgiftsbelagt drivstoff. Klubber eller andelslag som operer mer enn ett fly skal oppnevne en egen drivstoffansvarlig for koordinering av avgiftsrefusjonen.

2. Registrering av kjøp

- 2.1 Ved kjøp av drivstoff til bruk på fly skal dette fylles på godkjente kanner.
- 2.2 Hver flyger må holde regnskap over sine kjøp av drivstoff ved hjelp av godkjente kvitteringer, eller et eget kort fra et oljeselskap kun til fly(ene) der en får datautskrift.
- 2.3 Dette vil sikre at det kun refunderes avgift på avgiftsbelagt drivstoff kjøpt i Norge.

3. Registrering av forbruk

- 3.1 Ved fylling av drivstoff på flyet skal antall liter noteres i flyets tekniske loggbok i en ledig kolonne for den angjeldende flyturen.
- 3.2 Dette skal ikke gjøres dersom drivstoffet er avgiftsfritt eller blir kjøpt og påfylt i et annet land. Dette vil fremgå i flyets loggbok med stedsangivelse av landingssted.
- 3.3 En summering av disse kvanta gir den mengde som det kan refunderes avgift av.

4. Sluttkontroll.

- 4.1 NAK/NLF utarbeider oversikt over drivstofforbruk for de motorer som benyttes til mikrofly. Forbruket bør være i henhold til motorfabrikantens spesifikasjon ved normal reisehastighet.
- 4.2 Flyets loggbok føres for hver flyging i henhold til gjeldende bestemmelser.
- 4.3 Ut fra angitt forbruk per time og antall loggede flytimer beregnes en teoretisk medgått mengde drivstoff som skal stemme overens med den mengden som fremkommer under pkt 3.3.
- 4.4 Dersom disse verdiene avviker fra hverandre skal den maksimale mengden som det refunderes avgift av være den laveste verdien i enten 3.3 eller 4.3.

5. Dokumentasjon

- 5.1 Hver klubb oppnevner en drivstoffansvarlig person for innsamling, kvalitetssikring og egenkontroll av refusjonskravene.
- 5.2 Refusjonskravene sendes inn til Tollvesenet for hvert halvår.
- 5.3 Hver flyeier tar kopi av aktuelle sider i flyets loggbok (registrering, motortype og loggede flytimer) og flygetillatelse, og lager sitt eget flyregnskap over forbruket for sist halvår.
- 5.4 Drivstoffsansvarlige samler inn dette regnskapet med all dokumentasjon for klubbens operative fly, kontrollerer at kopiene er fra rett loggbok, motortype, at flyet har flygetillatelse, at forbruket stemmer overens med originalkvitteringene som skal vedlegges, og fører dette inn på "Blankett for Særagifter og Gebyrer" nr. RD-0007B.
- 5.5 Drivstoffsansvarlige sender all dokumentasjon under 5.4 samlet til Tollvesenet.

6. Avgiftsrefusjon

- 6.1 Refusjonen beregnes etter virkelig medgått mengde under pkt 3.3, som skal være i overensstemmelse med kvitteringer (2.2) og sluttkontrollen (4.3). Forbruk utover dette refunderes ikke.
- 6.2 Tollvesenet beregner avgiftsrefusjonen per ekspedisjon basert på det totale antall liter og type drivstoff og overfører denne til klubbens angitte konto.
- 6.3 Klubbens drivstoffansvarlige fordeler pengene i henhold til de innmeldte og av Tollvesenet godkjente og refunderte kvanta.

7. Forbrukstabell

Standard gjennomsnittsforkbruk i liter per time for de ulike motorer benyttet i mikrofly:

Motor	Forbruk	Motor	Forbruk	Motor	Forbruk	Motor	Forbruk
Rotax 277	9	Rotax 377	10	Rotax 447	12	Rotax 503	14
Rotax 532	16	Rotax 582	16	Rotax 912	16	Rotax 912S	18
VW: 1600	10	VW 1680	11	VW 1834	12	VW 1915	13
VW 2170	15	VW 2900	23	1/2 VW	8		
Hirth 2703	15	Hirth 2704	16	Hirth 2706	17	Hirth F23	15
Hirth F30	23						
Jabiru 2200	13	Kawasaki 440	12	HKS 700E	10	BMW 1100s	18
Kønig 430	8	Kønig 570	10	Yamaha 540	16	Valmet 160 B	8
Solo 220	8	EC 34 PM Fuji Robin	12	EC 44 PM	14		

Kommentarer

Denne refusjonsprosedyren er basert på de sportsgrener der flyging kun er tillatt under organisert klubbvirksomhet tilsluttet Norges Luftsportsforbund da dette prinsippet legger til rette gode kontrollmuligheter for en slik prosedyre. Med visse modifikasjoner bør den kunne tilpasses andre forhold.

Ved å samle dette per klubb vil en søke å oppnå færrest mulige ekspedisjoner med en forhåpentlig akseptabel lav ressursbruk i Tollvesenet som resultat. Dersom prosedyren ser ut til å fungere vil det på sikt kunne være tilstrekkelig med stikkprøvekontroller i Tollvesenet. Den mikroflyger som måtte prøve å lure systemet bør bli oppdaget av klubbens drivstoffansvarlige før søknaden sendes inn til Tollvesenet. Det neste filteret må være stikkprøven i Tollvesenet, hvor eventuelle avslørte bedrag må gi konsekvenser for angjeldende klubb eller i verste fall hele prosedyren.

Klubbens ”drivstoffansvarlige” skal være en troverdig og ryddig person oppnevnt av klubbens styre. I prinsippet bør dette være operativ- eller teknisk leder, eller annen person som har en ansvarlig og tillitsbetont rolle innen klubben.

Hver klubb har via sin klubbarkivar internettilgang på oppdatert informasjon over hvilke av klubbens fly som har og har hatt gyldig flygetillatelse innenfor hver refusjonsperiode. Kontrollen under punkt 5.4 skal eliminere muligheten for falske loggbøker eller fiktive flytimer på fly som ikke har hatt flygetillatelse.

Ved å innføre prinsippet om ”Maksimal refusjonsmengde/time” bestemt av NLF/NAK for de forskjellige motoralternativer, slipper vi ”smarte” utregninger.

Bruk av eget tankanlegg eller storkjøp med påfylling fra tankbil faller bort av seg selv på grunn av oljeselskapenes egne felleseuropeiske bestemmelser for å sikre best mulig kvalitet og størst grad av sikkerhet. Statoil opplyser til NLF/NAK at drivstoff som skal benyttes på fly skal fylles rett fra tankbil eller via kanner som ikke skal lagres over et lengre tidsrom. De nekter enhver påfylling av fat på norske flyplasser eller flystriper der forbruket åpenbart skal gå til flyging. Dette er helt uavhengig av om drivstoffet er avgiftsbelagt eller ei.

Mikroflyseksjonen mener at denne beskrevne prosedyren er en troverdig måte å dokumentere grunnlaget for refusjonen på. Det er forbruket i en flymotor en ønsker å få avgiften refundert av likegyldig hvor bensinen kom fra, bare den var kjøpt i Norge med avgift. Det er derfor viktig at prosedyren sikrer at kvitteringene eller datautskriftene fra drivstoffkjøpet stemmer med forbruket.