Till: **Finansdepartementet** **2008-02-06**
Finansminister Anders Borg
103 33 STOCKHOLM

Från: **Sundsvalls Flygsällskap (SFS)**
Flygplatsen 1323
860 30 SÖRBERGE

Remissvar på förslag till införande av beskattning av flygbränsle. FI2008/432

Inledning

Finansdepartementet har den 15 januari 2008 föreslagit skatt på flygbensin vid både kommersiell och icke kommersiell verksamhet.

I energiskattedirektivet anges att Sverige *kan bevilja skattebefrielse för bränsle (bensin och fotogen) som används för annan luftfart än privat nöjesflyg*. Det är synnerligen anmärkningsvärt att förslaget går avsevärt längre än vad energidirektivet kräver, när det inte finns några större ekonomiska vinster vare sig för staten eller förbrukarna?

Om detta förslag blir verklighet kommer det att leda till mycket allvarliga konsekvenser för allmänflyget generellt och för vår flygklubb i synnerhet. Samhällsviktiga tjänster, som vår flygklubb utför ideellt, som t.ex skogsbrandbevakning och sjöbevakning kommer att slås ut.

Vi anser att relevanta och sakliga skäl från de som avses bli föremål för beskattningen måste beaktas på sätt som sker inom andra samhällsområden. Att allmänflyg är en, samhällsekonomiskt relativt liten verksamhet, framstår i förslaget som en ursäkt för schablonisering och orättfärdig förenkling med radikal överbeskattning som följd.

Konsekvenser

Sundsvalls Flygsällskap (SFS) har sedan 1936 sin hemmabas på Sundsvalls-Härnösands flygplats och har ett 60-tal medlemmar som flyger två PA28 med kolvmotorer för flygbensin. Många av SFS medlemmar är näringsidkare som använder klubbens flygplan för flygning i tjänsten.

SFS bedriver även ett aktivt ungdomsarbete för ungdomar intresserade av flyg som yrke och bedriver sedan många år tillbaka en flygskola. Många av dagens kaptener och styrmän i den tunga luftfarten har börjat sin karriär i SFS flygskola.

SFS bedriver även verksamhet inom flygsportorganisationer, som t ex tävlingar i navigation, precisionslandningar, osv.

SFS bedriver även samhällsnyttigt flyg i form av brandflyg och sjöbevakning i samarbete med Frivilliga Flygkåren, (FFK). Många miljoner har sparats genom tidig upptäckt av skogsbränder i södra norrland.

SFS driver även ett aktivt säkerhetsarbete inom ramen för Luftfartsstyrelsens program H50P, som innefattar både teoretisk och praktisk utbildning av föreningens medlemmar.

Under de senaste 10 åren har föreningens medlemmar drabbats av allt högre kostnader på grund av övergången från BCL till JAR med nya kostnader för hållande av flygcertifikat, som bl a inkluderar kostnader för läkarundersökningar (ca 2-3000 kr/år), Luftfartsstyrelsens administrativa avgifter för att utfärda och förnya certifikat (ca 1000 kr/år), mm. Kostnaden för att bara hålla ett flygcertifikat vid liv, *utan att flyga*, kan uppgå till många tusenlappar per år.

SFS medlemmar har även drabbats av att priset på flygbensin har utvecklats dramatiskt de senaste åren. Detta har helt kommit bort i förarbeten till föreliggande förslag.

Sammantaget har dessa kostnadsökningar gjort att den privata nöjesflygningen har minskat under en 10 års period. Vi konstaterar att av SFS flygtidsuttag är

1/3	Samhällsnyttigt flyg (brandflyg, sjöbevakning)
1/3	Flygskolning
1/3	Privat flygning

Den privata flygningen kan delas upp i två delar, dels i s k ”stjärtsvängar” som görs bara för nöjes skull och dels i flygning som föreningens medlemmar gör i tjänsten för sina företag. Det är inte riktigt att kalla detta senare för nöjesflygning, där är det faktiskt en transporttjänst som utförs. Vår flyglogg visar att fördelningen mellan dessa båda kategorier är 50-50, vilket innebär att nöjesflygningen står för ca 16% av den flygning som utförs inom SFS. Det innebär konkret att 84% av flygverksamheten skulle kunna undantas från beskattning enligt energidirektivet.

En *ytterligare* 60% kostnadsökning för flygbensin kommer med allra största sannolikhet att göra att flygtidsuttaget minskar ytterligare, framförallt egenträningen men även utbildningen i vår flygskola. Ett flygcertifikat kostar i storleksordningen 80-100 000 kr och en ytterligare kostnadsökning kommer att göra att den rekryteringen kommer att minska och kanske helt upphöra.

Vi har givetvis, som alla andra flygklubbar, en mycket ansträngd likviditet och vi är starkt beroende av att de flygplan som finns i klubbens ägo används i tillräckligt många timmar för att fasta kostnader kan fördelas och därigenom ge en rimlig flygtimkostnad för de medlemmar som hyr flygplan. En ökad timkostnad ger snabbt upphov till minskat flygande som leder till ännu högre kostnader, o.s.v.

I promemorians kap. 4.1, sista stycket framgår att flygtimkostnaden för ett typiskt klubbflygplan, (t ex våra PA28:or), skulle öka med ca 200 kronor som en följd av förslaget. Det är dock en orealistisk beräkning eftersom den förutsätter att flygtidsuttaget är konstant. Sjunker uttaget blir de fasta kostnaderna högre per flygtimme, (kapitalkostnader, försäkringar, hangar, årsöversyner, Luftfartsstyrelsens avgifter, osv). SFS befarar en halvering av den totala flygtiden vilket kommer att ge en total kostnadsökning på 400-500 kronor per timme. Nuvarande flygtimpris inom SFS är 1100 kr vilket betyder att detta kommer att öka till 1500-1600 kr enligt SFS beräkningar och detta för flygplan som är snart 30 år gamla. Att investera i moderna flygplan med dessa kalkyler är således helt orealistiska.

Detta förslag till beskattning är en säkerhetsrisk. De piloter som fortfarande flyger kommer att flyga färre timmar med sämre flygtrim som följd vilket i förlängningen kan leda till en högre olycksfrekvens. Detta *motverkar Luftfartsstyrelsens målsättning att halvera antalet olycker* inom allmänflyget genom sitt H50P program där SFS deltar aktivt. Kontinuerlig flygträning och utbildning har av alla sakkunniga ansetts vara det bästa sättet att nå målsättningen säkrare flyg. SFS har genom sina 71 verksamhetsår haft få tillbud och haverier, sannolikt tack vare vår utbildning och säkerhetsarbete.

SFS vill därför kraftfullt invända mot påståendet att beskattningen inte kommer att ”medföra några större ekonomiska effekter för förbrukarna”, (4.1, sid 10).

Slutsatser & rekommendationer

Det är utomordentligt anmärkningsvärt att förslaget saknar försök till en seriös konsekvensanalys där man belyser allt från rekrytering till pilotyrket till den nedläggning av samhällsnyttiga tjänster som kan bli konsekvenser av förslaget.

De skattepengar som kommer att tas in av staten (19 Mkr) är småpengar jämfört med de skadliga effekter som uppstår för samhället, allmänflyget, näringslivet och enskilda.

SFS kräver att förslaget dras tillbaka och ett nytt tas fram, som bygger på en saklig och kompetent konsekvensanalys där man tar hänsyn till den del av allmänflyget som bedriver utbildning och säkerhetsarbete samt utför samhällsnytta undantas från beskattning.

Enligt uppdrag

(Signatur på original inskickat per post)

Hans Berg
Ordförande Sundsvalls Flygsällskap