Walthers Flygservice

Finansdepartementet
Finansminister Anders Borg
103 33 STOCKHOLM

Umeå, 2008-02-08

Remissvar på promemoria om införande av beskattning av flygbränsle. FI2008/432

Som delägare i en flygverkstad som underhåller flygplan och helikoptrar och där samtliga våra flygplanskunder använder flygbensin som drivmedel finner jag anledning att lämna följande remissvar till Er promemoria:

Enligt promemorian var den totala förbrukningen av flygbensin 4,3 miljoner liter under 2006. Av denna förbrukning uppskattas endast 0,5 miljoner liter avse förbrukning för privata ändamål. För att få in skatten på dessa 0,5 miljoner liter och uppfylla EU:s krav avser Ni alltså att införa skatt på all flygbensin, vilket är synnerligen anmärkningsvärt.

"En beskattning av flygbensin oavsett ändamål skulle minska den administrativa bördan för företagen" skriver Ni vidare i promemorian. Det är märkligt att Ni avser att införa beskattning av flygbensin även för de kommersiella flygföretagen i syfte att underlätta för dem. Vi är övertygade om att det går att hitta en rimlig administrativ lösning för de flygföretag som har tillstånd till luftfart (AOC) och som till 100% sysslar med kommersiella flygningar.

Vi opponerar oss mot förslaget att införa skatt på flygbensin som används vid kommersiell flygning av följande skäl:

- I rådets direktiv 2003/96/EG anges som huvudregel att skattebefrielse ska ges för flygbränsle som används till annat än privat nöjesflyg. Sverige bör följa denna huvudregel.

- De flygföretag som bedriver verksamhet med luftfartyg drivna av bensinmotorer drabbas av nackdelar i konkurrenshänseende, vilket inte är acceptabelt och knappast något som EU förordar.

- Påståendet att införandet av skatten inte skulle medföra några större ekonomiska effekter för förbrukarna är felaktigt. De små flygföretag som bedriver verksamhet med dessa luftfartyg har som regel inga större vinstmarginaler och att ta ut kostnadsökningen av kunderna kan låta enkelt på papperet, men följden blir i många fall istället att flygningen inte alls blir av. Detta kan tyckas vara förmånligt ur miljösynpunkt, men det kan istället leda till att mera udda flygsträckor som inte trafikeras av linjefarten även blir utan taxiflygtrafik, till skada för kommunikationerna mellan företag och institutioner, inte minst tvärförbindelserna, inom Norden.

- För vår del, som flygverkstad, befarar jag en nedgång av orderingången på flygplanssidan, som blir svår att kompensera. För att kunna vidmakthålla ett verkstadstillstånd med de kostnader som detta innebär, inte minst på grund av de krav som svenska och europeiska luftfartsmyndigheter ställer, fordras en viss ordervolym. Antalet godkända flygverkstäder är mycket begränsat och ett ytterligare bortfall av kunder kan leda till att stora delar av landet kommer att sakna godkända flygverkstäder som har behörigheter på berörda luftfartyg.

Umeå, 2008-02-08
WALTHERS FLYGSERVICE AB

Tom Gunnarsson
VD

Walthers Flygservice AB

Postadress: **Box 4093, 904 03 UMEÅ** *Telefon:* **090-189850** *Org.nr:* **556311-1953**
Lev.adress: **Umeå Flygplats, 904 22 UMEÅ** *Fax:* **090-189840** *Part 145:* **SE.145.0038**