2008-02-06

Finansminister Anders Borg
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar – Promemoria angående föreslagen beskattning av flygbränsle, Dnr Fi 2008/432

Med anledning av upprättad promemoria inom Finansdepartementet avseende beskattning av flygbränsle lämnas härmed nedanstående yttrande.

Incitament för yttrande
Undertecknad, Sven-Erik Simonsson, är verksam inom kommersiell flygutbildning och är huvudägare för ett aktiebolag med säte i Norrköping som bedriver praktisk yrkesmässig flygutbildning för trafikflygarcertifikat. Skolan har existerat sedan slutet av 1980-talet men en generationsväxling genomfördes i början av 2000-talet som medförde att undertecknad, i samband med personalreduceringar inom statliga myndigheter, lämnade en statlig tjänst för att övergå till rollen som skolchef och företagsledare.

Flygskolan äger 4 skolflygplan varav hälften utgörs av 2-motorflygplan och samtliga drivs med flygbensin. Utbildningen är underställd statlig tillsyn, är studiemedelsberättigad och finansieras med elevavgifter som debiteras per flugen flygtimme. Trots att skolan använder sig av kostnads-effektiv flygmateriel med förhållandevis låg bränsleförbrukning uppgår utbildningskostnaden till i genomsnitt SEK 180.000 – 200.000:- för den enskilde eleven. Denna kostnad avser dock enbart den utbildning som meddelas av oss, dvs de moduler som ingår i det kommersiella certifikatet. För grundutbildning och den erfarenhetsuppbyggnad som krävs före yrkesutbildningen hos oss tillkommer ytterligare ca 200.000:- SEK i kostnader som är direkt hänförbara till själva skolflygplanen.

Konsekvenser av bränsleskatt
Beräknat på de flygbränsleskattesatser som tidigare nämnts kommer elevavgifterna hos oss att behöva höjas med ca 25%, 40.000 – 50.000:- SEK. För en komplett flygutbildning inbegripet även grundutbildningen torde det handla om en kostnadshöjning av SEK 75.000:-! Dessutom beräknas priset för själva flygbensinen att höjas med upp till 25% varvid utbildningskostnaden ökar ytterligare!

Skolans konkurrensmedel utgörs i huvudsak av priset och en god kvalitet både vad avser själva utbildningen och även den materiel som används.

Ett fåtal skolor i landet finansieras med skattemedel, bla Lunds Universitet (TFHS) och de gymnieskolor som bedrivs i Västerås och Arvidsjaur. De elever som inte får plats i dessa skattefinansierade skolor har att vända sig till de privata flygskolorna varav vår skola är ett av alternativen. De privata skolorna erbjuder totalt betydligt fler utbildningsplatser än de skattefinansierade och de privata skolorna bedrivs sannolikt mer kostnadseffektivt eftersom de är konkurrensutsatta. Det bör därför vara angeläget för samhället att inte de privata skolornas villkor försämras till den grad att nedläggning hotar. I synnerhet med tanke på att behovet av piloter torde vara fortsatt stort på grund av bla åldersstrukturen inom pilotkåren.

Det finns, menar jag, anledning befara att nyrekryteringen till pilotyrket kommer att påverkas mycket negativt, och ur samhällssynpunkt skadligt, om bränsleskatt införs även för flygutbildning och annan kommersiell flygbensindriven verksamhet! Flygutbildningskostnaden blir orimligt hög!

Som en följd av införande av bränsleskatt på all flygbensin kommer sannolikt förbrukningen av flygbensin att minska varvid också kostnaden för distributionen per enhet ökar med bränslepris-höjningar som resultat. Vissa beräkningar ger vid handen att förbrukningen kan komma att halveras från dagens ca 5 miljoner liter / år till 2,5 miljoner liter. En sådan kraftig reducering av omsättningen kan sannolikt medföra att distributionen av flygbensin till svårtillgängliga flygplatser och andra områden typ fjällvärlden kan komma att upphöra helt. Det skulle vara förödande för bla den helikopterverksamhet som är knuten till ren- och turistnäringen och i förlängningen hotar indragna arbetstillfällen.

Konkurrensdiskriminering
Den rubricerade promemorian innehåller förslag om att flygbensinen skall beskattas oavsett ändamål men att bränsle för dieseldrivna flygplan (flygfotogen / Jet A1) inte skall beskattas såvida det inte handlar om nöjesflygning.
Det är lätt att inse att förslagsställaren haft ambitionen att föreslå ett enkelt skattesystem som är lätt och billigt att administrera. Visserligen är förbrukningen av flygbensin försumbar liten jämfört med jetbränsle men att diskriminera flygbensinförbrukare får helt oacceptabla följder.
Fortfarande används i bla taxiflygverksamhet bensindrivna flygplan i stor utsträckning och i utbildningssammanhang, som jag fokuserar på i detta yttrande, är bensindrivna flygplan fortfarande det vanligast förekommande men några skolor använder dieseldrivna flygplan.

Jag vill inte tro att samhället medvetet har för avsikt att snedvrida konkurrenssituationen. Det skulle vara förödande för bla den flygbensindrivna delen av taxiflygbranschen om man tvingas erlägga skatt för bränslet samtidigt som de turbopropdrivna flygplanen kan flyga skattefritt! Även för vår del innebär föreliggande förslag en diskriminerande konkurrenssituation eftersom det nu förekommer dieseldrivna skolflygplan hos kommersiella flygskolor.

Sannolikt strider promemorians förslag även mot EU:s regelverk rörande förbud mot konkurrenshämmande skatteåtgärder.

Gröna flygplan
Det är ingen tvekan om att hela marknaden så snart som möjligt önskar övergå till att använda sådan flygmateriel som inte drivs med flygbensin. Frågan är av både miljökaraktär och av ekonomisk art. Utvecklingen av nya flygplan och flygplansmotorer är emellertid mycket tidsödande och är utsatt för mycket långtgående tester i syfte att förebygga haverier med åtföljande person- och sakskador.

Föreliggande promemoria kan tolkas som att samhället tror att man med traditionella skattestyrmedel kan forcera utvecklingen. Min åsikt är att införande av bränsleskatt, i vart fall med den omfattning som föreslås, kan få motsatt effekt!

Allmänflygmarknaden är väldigt liten i allmänhet och i Norden i synnerhet. I Sverige förbrukas ca 5 miljoner liter flygbensin per år jämfört med mer än 1 miljard liter jetbränsle! Att skattebelägga flygbensin enligt promemorian kommer otvetydigt att reducera hela allmänflygmarknaden ytterligare varför lönsamhetsincitamentet för beslut om nyutveckling av flygplan & motorer försvagas.

För den enskilde flygplansoperatören är dessutom frågan om att byta flygplan något mer komplex jämfört med att t.ex byta bil!
Det finns visserligen några få alternativ med dieseldrivna flygplan men det föreligger ett antal osäkerhetsfaktorer som gör frågan något problematisk. Några problemområden kan identifieras:

- Konkurrensen bland flygplanstillverkare fortfarande otillfredställande. Dyra flygplan. 1,5 miljoner – 5,5 miljoner SEK beroende på om det är fråga om 1 eller 2 motorer.
- Otillräcklig tillförlitlighet hos de nya motorerna. Flera fall av motorbortfall och andra fel som resulterat i haverier.
- Frågor rörande flygplansunderhåll och utbildning av flygplanstekniker. Dyrt underhåll.
- Nya flygplan har alltid svagheter som marknaden får betala i form av stilleståndskostnader och kostnader för obligatoriska komponentutbyten.
- Otillfredställande prestanda. Tex dålig förmåga att stiga om en motor havererar.

Det är alltså inte självklart att man vill vara först med att operera nya flygplan! Det måste få ta sin tid och tydliga incitament för att övergå till miljövänligare flygplan finns redan utan att samhället ytterligare provocerar en redan ömtålig marknad med orimliga och orättfärdiga skatter.

Förslag på förslag
Om jag förstått saken rätt finns inget krav från EU att Sverige skall beskatta kommersiellt använt bränsle; det är enbart nöjesflygning som skall vara föremål för beskattning. Det är då naturligtvis angeläget att staten enbart beskattar det som verkligen är nöjesflygning och inget annat! Hur det skall gå till är en omöjlig fråga att ta ställning till för en lekman. Det viktiga är att flygbensin som används i utbildning eller annan kommersiell verksamhet inte beskattas.

Sammanfattningsvis vill jag anföra:

1) Den föreslagna flygbränsleskatten medför orimligt höjda flygutbildningskostnader både direkt och indirekt pga minskad omsättning av bränsle och därmed högre bränslepris.
2) Högre utbildningskostnad kommer att reducera rekryteringen till pilotyrket i en tid när pensionsavgångarna är av betydande omfattning.
3) Skillnaden i beskattning mellan flygbensin och flygfotogen (Jet A1) är konkurrensdiskriminerande och strider sannolikt mot bla EU-lagar!
4) Tröghet i utvecklingsprocessen av nya flygplan & flygplansmotorer gör att det måste få ta tid att omställa till miljövänligare flygplan. Alla vill vi undvika haverier och alla piloter vill sannolikt överleva ett tag till. Det kan ingen skatt i världen ändra på!
5) Man måste betänka att flygbensinmarknaden är mycket begränsad! Skatt eller inte på kommersiellt använd flygbensin har i princip ingen finansiell betydelse för staten eller för miljön men den har avgörande betydelse för allmänflygmarknaden, både för rekrytering och utbildning av piloter och för den del av taxiflygverksamheten som opererar med flygplan understigande 5.700 kg.

Med vänlig hälsning

Sven-Erik Simonsson
Ånestadsgatan 16
603 70 Norrköping