Finansdepartementet
Finansminister Anders Borg

Lund 2008-02-07

Beskattning av flygbränsle, dnr Fi2008/432

Finansdepartementet har i en promemoria bl a föreslagit att "Skattefriheten för andra bränslen än flygfotogen som förbrukas i luftfartyg slopas oavsett för vilket ändamål förbrukningen sker".

I promemorian redovisas bakgrund och skäl till förslaget. Detta resonemnag är dock långtifrån heltäckande och innehåller dessutom rena brister och felaktigheter.

Skatteintäkterna kontra övriga kostnader
De ökade skatteintäkterna beräknas till knappt 19 MSEK netto. Förvisso konstateras att en beskattning sannolikt kommer att minska flygtiden - och därmed det beskattningsbara underlaget - men konsekvenserna av detta utvecklas inte i promemorian.

En skattehöjning belastar den enskilde pilotens/flygplansägarens personliga flygbudget och med erfarenheter från Luftfartsstyrelsen kraftiga avgiftshöjningar för certifikat och luftvärdighet härom året, bör vi kunna göra en grov uppskattning av det minskade flygandet. Det finns uppskattningar som pekar på en halvering av flygandet, men låt oss vara optimistiska och säga en minskning med 25%. (Nettoskatteintäkterna handlar då snarare om 15 MSEK.)

- En minsking av flygandet med 25% innebär att 25% av infrastrukturen runt privatflyget blir överflödig. I praktiken handlar det bl a om 100 flygmekaniker och -lärare som förlorar hela eller stora delar av sin sysselsättning. Flygmekaniker och -lärare som ofta driver sin versamhet i form av en- eller fåmansföretag.

- 25% av flygplansflottan blir överflödig (alternativt får sitt värde minskat med 25%). Kostnad 200-250 MSEK.

- 10-20 flygplatser riskerar att försvinna p g a av bristande underlag - och med det en stor del av den infrastruktur som t ex fjällnäring och turism är beroende av.

Enbart kostnaderna för dessa tre exempel överstiger vida de ökade skatteintäkterna på 15 MSEK.

Dagens bensinpris
"Skattefri flygbensin" kan spontant framstå som något väldigt billigt och därmed också tacksamt mål för beskattning. Dock innebär de förhållandevis små bensinvolymerna att distributionen per liter blir dyr. Det finns helt enkelt inga skalfördelar att tala om. Flygbensin kostar inte som "bilbensin minus skatten" utan det handlar om en betydligt mindre prisskillnad, i storleksordningen 10%.

Flygbensin är alltså redan en betydande kostnad inom flyget och har därmed i grunden redan en dålig bärkraft för ytterligare prishöjningar.

Miljön
I promemorian nämns ett beskattningens minskning av flygandet som positivt för miljön. Detta är direkt felaktigt.

Sverige är det enda land som - genom företaget Hjelmco - har tillgång till flygbensin av kvalitet "91/96 UL". Detta är en blyfri alkylatbensin som är betydligt renare (vi talar tiopotenser!) än den renaste bilbensinen. Alltså i princip miljövänlig "gräsklipparbensin". Denna bensinkvalitet har rönt mycket stor - och välförtjänt! - uppmärksamhet och står inför ett internationellt genombrott i och med att miljöfrågorna har kommit i fokus.

En beskattning innebär att vanlig bilbensin kommer att bli billigare än 91/96 UL och eftersom de flygplan som idag använder 91/96 UL lika gärna kan gå på bilbensin, kommer miljömässigt sämre bensin att användas. Ett minskat - och flygbensinbeskattat - flygande kommer alltså i praktiken att innebära en betydligt ökad belastning på miljön. Dessutom kommer sannolikt 91/96 UL som ett miljövänligare alternativ att dö sotdöden.

Sammanfattningsvis finns det alltså inte några hållbara argument för att beskatta flygbensin. Intäktsmässigt handlar det om småsummor, samhällseknomiskt är det en stor förlust i form av förlorade arbetstillfällen och utarmad infrastruktur och inte ens miljömässigt går det att se några fördelar.

Beskattning av flygbränsle är alltså kontraproduktivt och bör inte införas.

hälsar

Mattias Jönsson
Vallkärravägen 5
226 51 Lund

0703 - 19 32 52
supercub@lsn.se