Finansdepartementet
Skatte- och Tullavdelningen
103 33 Stockholm

Ert: Remiss 2008-01-15, Fi2008/432, Anna Stålnacke, Skatte- och tullavdelningen,
Vårt: Rolf Björkman, KSAK

Yttrande över ”Promemoria om beskattning av flygbränsle”

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) lämnar härmed följande yttrande över rubricerad remiss.

Sverige var en av de nationer som begärde fortsatt undantag från beskattning av flygbränsle för privat bruk. Det är då med förvåning som KSAK konstaterar att förslaget nu går längre än vad EG-förordningen kräver, särskilt som konsekvenserna blir omfattande.

KSAK opponerar sig starkt mot att skatt skall tas ut på flygbränsle som inte omfattas av privat nöjesflygning. Alldeles särskilt gäller detta skolflygning. Här redovisad några av skälen.

- Skolflygning utgör en mycket viktig del av verksamheten. Den lägger grunden för flygklubbarnas verksamhet både på kort och lång sikt. Denna utbildning rör inte bara flygklubbarnas rekrytering av medlemmar utan hela den kommersiella flygverksamheten. En mycket stor andel av yrkespiloter har sin flygbakgrund från flygklubbverksamheten och har fått sin grundutbildning i denna. Praktiskt taget hela flygplanflottan som används för flygskolning drivs med flygbensin.
- Många flygklubbar ligger idag på gränsen för en överlevnad. Speciellt gäller detta norra Sveriges inland men även på andra håll och då främst i anslutning till mindre orter är läget bekymmersamt. Antalet privatflygcertifikat har sedan 1996 sjunkit från 6200 till 4300, vilket innebär en nergång på 30 % på dryga 10 år. Kostnadsökningar torde utgöra det huvudsakliga motivet till förändringen. Flygbränsleskatten kommer med säkerhet att innebära drastiska nergångar i flygningen och ytterligare nergång av antalet utövare. Flygutbildning och skogsbrandsbevakning är viktiga verksamheter i de mest utsatta klubbarna. Det är sådan verksamhet som enligt EG-förordningen skulle kunna undantas från skatt.
- Den minskade verksamheten gör att man kommer till en annan viktig gräns nämligen möjligheten till leverans av flygdrivmedel. Ett stort antal flygfält ligger idag på gränsvärden för att få leverans. När sådan upphör kommer all verksamhet på dessa fält att tvingas upphöra.

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK)
Ansluten till Féderation Aéronatique Internationale

Besöksadress: Grind B, Bromma Flygplats
E-mail: aeroclub@ksak.se

Adress
KSAK
Box 200 81
161 02 Bromma
Sweden

Telefon
+46 8 764 60 90

Telefax
+46 8 764 56 49

Postgiro
5 55 70-6

Bankgiro
724-9196

Orgnummer
80 20 00-0637

- Kommersiella flygningar har varit räddningen för ett flertal flygfält hittills då man till denna grupp kunnat leverera bränsle. Med skattad flygbensin och oskattad flygfotogen kommer konkurrensen att ändras så att t ex helikopterverksamhet kommer att gå över till tyngre helikoptrar som drivs med flygfotogen. Därmed upphör möjligheterna för den lokala bränsleleverantören att fortsätta att sälja flygbränsle på vissa platser. Det är mängden av varje enskild bränslesort som är styrande för leverans, inte det totala behovet.
- KSAK vill också peka på den konkurrensfördel som ges de mindre företag som använder jetdrift jämfört med dem som nu får en kraftigt ökad kostnad genom att flygplanen drivs med flygbensin. Även om KSAK egen verksamhet inte är av ren kommersiell art så påverkas vi ändå indirekt. Vi anser det inte vara förenligt med svensk praxis att utan vidare ge vissa aktörer sådana fördelar.

I förslaget anges den besvärliga administrationen som motiv för att ta ut skatt på all flygbensin. Men hänsyn till konsekvenserna kan detta inte få utgöra motivet. Administrationen krävs ändå för flygfotogen. Detta bränsleslag ökar i användning. Fler och fler flygskolor och flygklubbar går i dag över till dieseldrivna flygplan som drivs med flygfotogen. Inom några år kommer andelen inte att vara försumbar eftersom de problem som hittills gällt konvertering nu börjar lösas. Problemet med att administrera flygfotogen för olika ändamål kan måhända betraktas vara av försumbar omfattning som anges i promemorian om man ser till detta historiskt. Med hänsyn till det intresse av dieselmotorer till flygplan som visas idag från våra flygklubbar torde problemet inte vara av försumbar omfattning inom något år. Om ändå ett system måste skapas för en bränslesort kan den likaväl skapas för flera. De fördelar och nackdelar som gäller ett bränsleslag gäller även andra. **Det är KSAK uppfattning att det går att konstruera ett system för att ta ut skatt på privat nöjesflygning som är enkelt.**

Eftersom Sverige är ett av de få länderna som tillhandahåller blyfri flygbensin, ja kanske det enda landet i Europa, borde man värna om detta. En mycket stor andel av flygplanflottan som används för privat bruk i kombination med kommersiella resor och skolflygning har kunnat gå över till den blyfria varianten. Sverige ligger således på framkant miljömässigt i detta avseende.

Övergången till skattat bränsle blir mycket kännbar och innebär en omedelbar kostnadsökning av icke ringa omfattning. Genom att i övergångsskedet inte ta ut skatt på liggande lager kan konsekvenserna mildras. Många flygklubbar har mycket glesa leveranser av flygbränsle. Det kan röra sig om mer än ett år sedan innevarande lager inköptes eftersom flygbensin kan lagras avsevärt längre tid än bilbensin.

Den sammantagna konsekvensen av det nya förslaget jämfört med det som presenterades hösten 2007 innebär minskat flygtidsuttag varvid ett antal flygklubbar kommer att slås ut och att infrastrukturen inom allmänflyget blir avsevärt sämre. Ett antal flygfält i landet kommer att vara utan tillgång på bränsle. När så sker kommer verksamheten helt att läggas ner vid dessa fält och de stängs slutgiltigt inom ganska kort tid. Minskat flygtidsuttag ökar kostnaderna utöver den direkta kostnadshöjningen genom bränsleskatten. Därmed är man inne i en negativ kostnadsspiral. Minskat flygtidsuttag medför minskad flygsäkerhet, vilket motverkar de direktiv som Regeringen givit.

KSAK vill också hänvisa till EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION av den 11.1.2008, KOM(2007) 869 slutlig, MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN: ”**En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget”** som behandlar frågor som bör beaktas i detta sammanhang.

Sammanfattning:

- **KSAK motsätter sig kravet på skatt på flygbensin som omfattas av det undantag som EG-förordningen anger.**
- **KSAK anser att Sverige utifrån sin tidigare deklarerade inställning inte bör gå längre än vad EG-förordningen kräver.**
- **Eftersom ett system för att ta ut skatt på flygfotogen för enbart privat nöjesflygning måste skapas kan samma systen nyttjas även för flygbensin.**
- **De negativa konsekvenserna av att ta ut skatt på all flygbensin blir stora även för privatflyget och då alldeles särskilt skolflyget. I förslag till promemoria är de negativa konsekvenserna undervärderade.**
- **Konsekvenserna bör mildras genom att man inte beskattar innevarande lager.**

Kungliga Svenska Aeroklubben

Rolf Björkman
Generalsekreterare