Till: **Finansdepartementet** **2008-02-05**
Finansminister Anders Borg
103 33 Stockholm

Från: **Computer Press AB**
Box 893
851 24 Sundsvall

Remissvar PM om beskattning av flyg-bränsle dnr Fi2008/432.

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

Förslaget innebär, om det förverkligas, att företag som bedriver firmaflyg med flygplan som drivs med flygbensin kommer att drabbas mycket negativt.

Vi opererar sedan 7 år tillbaka med ett 2-motorigt kolvmotordrivet flygplan för egna transporter bl a mellan vår hemmabas Sundsvall och de baltiska länderna och ofta till orter inom landet där inte kommersiell luftfart opererar, men det finns mindre flygplatser där vi kan landa. Som exempel kan nämnas att *kostnadsökningen* med detta förslag till beskattning av flygbensin blir ca 2,500 kr för en resa mellan Sundsvall och Talinn. Vi ser även kommande svårigheter med bränsleförsörjningen då flera mindre flygplatser inte längre kommer att tillhandahålla flygbensin.

Man måste också ta i beaktande att priset på flygbensin har utvecklats drastiskt de senaste åren och företaget därför tvingats att absorbera dessa kostnader. Detta har helt kommit bort i förarbeten till nuvarande förslag. En *ytterligare* kostnadsökning för flygbensin med 60% kommer att göra att våra flygtransporter sannolikt inte kommer att vara försvarbara.

Vi håller på med en ansökan om tillstånd för kommersiell luftfartyg (taxiflyg) baserat på det förslag om beskattning av flygbensin, som lades 2007, där kommersiell användning av flygbensin skall fortsatt vara obeskattat. Vi har därför planerat en utbyggnad av vår hangar på Sundsvalls/Härnösands flygplats för att få plats för två PA31 Piper Chieftain som skulle användas för taxiverksamheten. Denna flygplantyp har bränsleeffektiva kolvmotorer och plats för upp till 9 personer. Med detta förslag till beskattning av flygbensin skulle kostnaderna öka väsentligt och därmed försvinner konkurrensfördelen till förmån för operatörer med flygplan med turbinmotorer som drivs med flygfotogen, som enligt förslaget förblir obeskattat.

I energiskattedirektivet anges att Sverige *kan bevilja skattebefrielse för bränsle (bensin och fotogen) som används för annan luftfart än privat nöjesflyg.* Varför ska Sverige behöva dra detta *längre än vad som behövs* när det inte finns några ekonomiska vinster vare sig för staten eller förbrukarna?

Nuvarande förslag bygger på en enkel förutsättning att den ”administrativa bördan hålls nere”. De överväganden som görs bygger i stort sett således enbart på administrativa vinster för staten. De resonemang som görs kring de problem för de som drabbas är synnerligen antastliga och bygger på en bristfällig kunskap om flygverksamhet, (*”Att införa en beskattning av all förbrukning av flygbensin skulle alltså inte medföra några större ekonomiska effekter för förbrukarna”*, avsnitt 4.1, sid 10).

Staten kan som högst ta in 19 Mkr på skatten vilket måsta betraktas som småpengar.

En omprövning av ett skattesystem måste vila på saklig och oklanderlig grund för att kunna förstås av de som drabbas och ge önskvärd effekt. Förslaget saknar båda dessa mål.

Transport av gods och människor är en produktionsfaktor i ett ekonomiskt system. Förslag borde vara förankrade både i miljöteknisk, ekonomisk verklighet och makro-mikroekonomiska termer.

Vi anser därför att förslaget i sin nuvarande form bör dras tillbaka eftersom det orättvist drabbar operatörer av flygbensindrivna luftfartyg. Förslaget är av ringa ekonomisk vinning för staten och *skadar den del av näringslivet som har nytta av flyg*. Vi anser därför att en saklig och kompetent konsekvensanalys måste göras och ett nytt förslag tas fram.

Lennart Bergström
Computer Press AB