Motala 2008-02-04

Finansminister Anders Borg

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle dnr Fi2008/432

Sverige har hittills haft undantag som möjliggjort att inte ta ut skatt på flygbränsle. Då detta undantag nu avskaffats gäller skyldighet för Sverige enligt EU-kommissionens direktiv att införa skatt på ”privat nöjesflygning”.

Utredaren har funnit att lönsamheten vid beskattning av endast ”privat nöjesflygning” är dålig och föreslår därför att beskattning av bränsle införs för all flygning med bensindrivna flygplan medan beskattning av flygfotogen/dieselbränsle för flygplan endast skall ske för ”privat nöjesflygning” eftersom denna är av endast marginell betydelse.

Konsekvenserna av nuvarande förslag är betydande för svenskt allmänflyg, inte bara för ”privat nöjesflygning”, även ”kommersiella uppdrag” som brandflyg, FFK, kraftledningsbevakning, fjällflyg, segelflygbogsering etc. som huvudsakligen utförs med bensindrivna flygplan kommer att belastas med en avsevärt höjd driftkostnad.

Jag är medlem i två små flygklubbar, Laxå FK och Motala FK. Dessa flygklubbar bedriver en verksamhet som innefattar brandflygbevakning, deltagande i FFK’s försvarsövningar, segelflygbogsering och ”privat nöjesflygning”. Båda flygklubbarna drivs på ideell basis i möjlig omfattning och kämpar under senare år med sjunkande flygtidsuttag och dålig ekonomi. Den föreslagna skatteförändringen riskerar att driva på denna utveckling och risken för nedläggning av klubbarna och de ideellt drivna och underhållna flygplatserna är överhängande.

Brandflygbevakning är redan i dag på en miniminivå av kostnadsskäl. En höjning av kostnaderna torde medföra krav på minskad omfattning.
Segelflyget, där vi har vår ungdomsverksamhet kommer att få svårt att fortsätta med ökande bogserkostnader.
Dessutom är risken betydande att höjda flygkostnader kommer att leda till att den enskilde piloten kommer att minska sitt flygtidsuttag med risker för flygsäkerheten vid sådan flygning som kräver god flygtrim för att upprätthålla en acceptabel flygsäkerhet och där flygets organisationer (KSAK och Luftfartsinspektionen) under senare år bedrivit en framgångsrik kampanj kallad H50P.

Den tekniska lösningen av beskattningen där flygbensin beskattas fullt ut, medan flygfotogen beskattas endast vid ”privat nöjesflygning” kommer enligt min åsikt att medföra att alla flygklubbar och flygföretag som är tillräckligt stora att överleva kommer på sikt att avveckla bensindrivna flygplan och skaffa fotogen/dieseldrivna flygplan och därmed kommer

problemet att administrera skatten och dess undantag att belasta myndigheterna fullt ut. Den föreslagna metoden att bestraffa bensindrivet flyg med totalskatt pga av administrativa svårigheter kommer – enligt min övertygelse – endast att underlätta administrationen under en övergångsperiod, sedan måste administrationen ändå ta fram rutiner för hantering samtidigt som det enkla allmänflyget, tillgången på allmänflygplatser och flygsäkerheten vid privatflygning troligen kommer att minska drastiskt.

Sammanfattning

Den föreslagna utformningen av skatten kommer sannolikt att utarma svenskt allmänflyg genom en höjning av kostnadsnivån som kommer att slå ut små flygklubbsenheter och lokala flygfält samtidigt som flygsäkerheten riskerar att försämras mycket snabbt. På lång sikt kommer skatten att styra om efterfrågan från relativt okomplicerade bensindrivna flygplan till dyrare dieseldrivna flygplan med ytterligare svårigheter för små flygklubbar att följa utvecklingen. Det enda skäliga och rättvisa borde vara att återremittera förslaget och återkomma med ett bränsleneutralt förslag som inte heller bör gå längre i sin fiskala nit än som erfordras pga kommissionens direktiv.

Motala dag som ovan

Lennart Sandberg
Grankullavägen 28
591 45 Motala