2008-01-28 20:21 Till: **<registrator@finance.ministry.se>**
Kopia:

Ärende: **Remissvar PM om beskattning av flygbränsle dnr Fi2008/432**

Finansminister Anders Borg

Jag har varit privatflygare sedan drygt 30 år och varit med när dåvarande regering införde skatt på flygbensin 1984. Denna skatt togs bort 1987 av finansminister Feldt efter redovisning av bl a privatflygarföreningen AOPA att denna skatt inte var lönsam för staten på grund av den lilla volym som flygbränsle utgjorde som skatteunderlag. I år är regeringen åter beredd att införa bränsleskatt på flygbensin då ännu mindre kvantiteter av flygbensin är i omlopp än för tjugo år sedan.

Anledningen till att jag som svensk medborgare och skattebetalare skriver denna remissinlaga är att jag inte kan se det rimliga i att införa en skatt där både staten och medborgare är förlorare på grund av den dyra administrationen jämfört med skatteintäkten.
Jag vet sedan många år som funktionär i ideella flygföreningar att medvetenheten hos riksdagsmän och EU parlamentariker om allmänflyg och privatflyg i synnerhet är låg. En mycket djupt rotad föreställning även bland allmänheten är att det är förmögna människor som sysslar med privatflyg. Detta kan jag med skärpa dementera då man som jag varit verksam i flygklubbar under många år. Tyvärr är det de med mindre inkomster som blir värst drabbade av ett införande av bränsleskatt.

En ytterligare belastning av samhällsekonomin såsom minskade arbetsuppgifter för flygmekaniker, flyglärare och annan personal inom flygsektorn blir resultatet. Det blir också en väsentlig kapitalförstöring av flygplan och flygplatser eftersom utnyttjande kommer att minska.

En annan stor faktor är flygsäkerheten som staten genom KSAK framgångsrikt har drivit (HP50) för att minska antalet haverier och öka säkerhetsmedvetandet. Detta arbete kommer delvis att raseras då många piloter flyger mindre av kostnadsskäl. Detta medför ytterligare belastning på den allmänna samhällsekonomin i form sjukvårdskostnader, rehabilitering och invaliditet.

Dessa kalkyler ska läggas till den redan totalt förlustbringande bränsleskatten.

Ett sätt att förklara de negativa konsekvenser som ett införande av beskattning på flygbensin kan vara att regeringen kontaktar EU-ministären. Det kan också vara av intresse att känna till hur England, Danmark, Malta och Finland hanterar den EU-drivna beskattningen, då dessa länder också tidigare haft undantag på flygbränslebeskattning.

Jag vill till sist nämna att jag inte riktigt förstår varför den kommersiella användningen av flygfotogen som användes i oerhört större kvantiteter ska vara helt skattefritt även i fortsättningen. Denna användning har en mycket större påverkan i de ekologiska systemen.

Med vänlig hälsning

Bo Palm Certifikatnummer SE-4706064377