Remissvar PM om beskattning av flygbränsle; *dnr Fi2008/432*

Att: Anders Borg, Finansminister
Registrator, Finansdepartementet,
103 33 Stockholm

Vill härmed inkomma med följande svar på remiss om beskattning av flygbränsle, dnr Fi2008/432.

En beskattning av all flygverksamhet där bensin är drivmedel kommer att påverka flyget i allmänhet - speciellt vad man på engelska benämner General Aviation, på svenska kallat allmänflyg. Större delen av svenskt allmänflyg löper stor risk att helt lamslås. Vad skatten kommer inbringa i kronor och ören står inte i proportion till samhällsnyttan.

Nedan följer några ytterst starka argument varför beskattningen i den föreslagna omfattningen inte bör införas.

- Flygsäkerhet
    - En beskattning av flygbränslet för privata ändamål kommer att ha en huvudsaklig effekt: minskad flygtid per certifikatinnehavare. Detta kommer att ha en direkt påverkan på flygsäkerheten för allmänflyg i Sverige. Minskad flygtid och dyrare avgifter innebär att en flygförare förmodas välja sina flygtillfällen väl, där kostnaden kan delas. De så viktiga flygningarna där syftet är övning och förbättring av sin s.k. flygtrim kommer att undermedvetet falla bort eftersom det då blir en för stor kostnad för den individuella certifikatinnehavaren.
    - Effekten av en ökad kostnad per liter flygbensin kommer även att påverka hur flygförare i Sverige planerar sin flygning när det gäller bränsleåtgång och bränslemarginaler. En högre kostnad på flygbensin kommer innebära att en flygförare lockas att minska sina marginaler och räkna ”snålt” när det gäller bränsleberäkningar, vilket kan få en stor inverkan på flygsäkerheten.
    - Detta förslag är ett direkt motarbetande mot luftfartsverkets satsning för att öka flygsäkerheten, benämnt H50P.
- Utbildning
    - En beskattning av all flygverksamhet där bensin är drivmedel har en direkt påverkan på utbildningen av framtidens trafikpiloter och andra yrkesgrupper inom flygindustrin. En trafikpilot behöver idag många flygtimmar i små allmänflygplan innan man får fortsätta utbildningen mot större flygplan. Alla dessa krav finns reglerat i svenska (BCL, Bestämmelser för Civil Luftfart) och europeiska (JAR, Joint Aviation Regulations) lagar för luftfarten och kan således inte lösas på något annat sätt för att behålla samma kostnadsnivå för flygutbildningar. Som marknadsutvecklingen ser ut i dagsläget kan vi inom en ganska snar framtid se en ökad efterfrågan på utbildade piloter, vilket kan resultera i en brist på välutbildad

personal om utbildningskostnaden för dito ökas avsevärt i och med beskattning av flygbränsle.

- Miljö
    - En beskattning av kommersiell flygverksamhet där bensin är drivmedel kommer att ha en rad miljöpåverkande effekter. De kommersiella operatörer som idag använder sig av flygplan där flygbensin används som drivmedel, kommer efter införandet av beskattning att ha en direkt fördel i att byta ut dessa flygplan mot motsvarande flygplan där drivmedlet är flygfotogen. Detta trots att verksamheten ej kräver de övriga egenskaper som ett sådant flygplan inkluderar. Flygbensinmotorer är dessutom väsentligen mer bränsleeffektiva än turbinmotorer på de avstånd som dessa aktörer oftast opererar på. Detta innebär att ett regional- eller taxiflygbolag skulle tjäna pengar på att byta ut sina flygplan, men samtidigt påverka miljön mer negativt.
- Samhällsnytta?
    - Frivilliga Flygkåren, FFK, som idag används som en extraresurs i samhällsnyttan, kommer även att påverkas av en beskattning av flygbränsle. FFK har idag bl.a. uppdraget enligt följande utdrag ur grundlagen:
        - ”såväl i fred som i krig ställa disponibla flygresurser till räddningstjänstens och andra samhällsorgans förfogande vad avser undsättning, utrymning, trafikövervakning, flyginspektioner, radiakindikering, transporter, samband eller i övrigt där så är lämpligt, t ex brandflyg;”

      FFK har idag en stor fördel för samhällsnyttan, vilket FFK på sin hemsida (www.ffk.se) uttrycker som följer:
        - ”Att nyttja FFK är billigt för kommuner, brandförsvar, räddningstjänst, militär, polis etc. etc. Ersättningen till FFK för utförda uppdrag är en bråkdel av vad det kostar att nyttja flygplan och helikoptrar hos Polisen eller Försvarsmakten.”

    - FFK anlitas även för brandövervakning med flygplan. Detta är en viktig uppgift, då en skogsbrand som ej upptäcks i tid kan få ödesdigra konsekvenser för skogsindustrin i Sverige.
    - FFK hjälper dessutom till att uppehålla en högre nivå av kunskap och erfarenhet inom allmänflyget genom utbildning och uppdrag i samhällets tjänst.
- Infrastruktur
    - De tidigare nämnda kommersiella operatörerna som idag opererar med flygbensindrivna flygplan, spelar idag en stor roll i den svenska infrastrukturen. Detta gäller främst de mer avlägsna platserna i norra och västra Sverige. Den lokala företagsamheten i dessa regioner kan starkt drabbas av mycket högre priser för kommersiell transport till och från företagets hemmastad.

- Dominoeffekt
    - Eftersom en beskattning av flygbränsle kommer att påverka bränsleförbrukningen medför det också att denna lägre volym påverkar transport- och administrationskostnader etc. Detta kommer innebära att bränslepriset ökar och att vi hamnar i en "negativ spiral": Ett högre bränslepris och därmed en lägre total flygtid, kommer även det att driva på denna spiral när det gäller samtligt flyg i Sverige. Antalet certifikatinnehavare kommer att minska i och med ett högre flygpris, vilket i sin tur innebär att de piloter som fortsätter flyga blir färre i antal per flygplan, vilket ökar priset osv. Denna spiral beräknas fortsätta till allmänflyget är uteslutande för invånare med extremt hög inkomst. [Jämställdhet!]
    - Samma spiral gäller givetvis även utbildning av piloter, där utbildningskostnaden (som redan idag är mycket hög jämfört med andra utbildningar) blir högre, tills den punkt där ingen person har råd att utbilda sig till pilot. Detta innebär att staten, för att förhindra en pilotbrist, blir tvungen att gå in och sponsra en utbildning. Det ekonomiska resultatet av detta är inte svårt att räkna ut.
- EU-juridik
    - Ett exempel på länder som valt att beskatta flygbensin för både privat och kommersiell användning är Tyskland. AOPA, allmänflygets representant, i Tyskland publicerar dock information om ett beslut från Tysklands motsvarighet till finansdepartementet, där man meddelar att man avser betala tillbaka den skatt man utkrävt av ett företag som brukat flygbensindrivna flygplan i företagets tjänst.
      Hela nyhetsnotisen finns att läsa på följande internet-adress:
      http://www.aeromarkt.net/index.php?lng=1&cll=editorial&ID=425&ext=1

Med tanke på de volymer av drivmedel som flygplan med främst kolvmotorer inom det svenska allmänflyget gör av med - visavi vad den tänkta skatten kommer inbringa till staten - kommer denna pålaga vara rent kontraproduktiv för samhällsutvecklingen i sin helhet. Med en förväntad skatteinkomst på något tiotal miljoner kronor kan det omöjligen vara värt det. Sverige är glest befolkat i norra Europa och behöver sitt allmänflyg, detta för att vara en del av Europa - inte att bli en marginalstat i utkanten.

Daniel Mattsson
Astrakangatan 93
16552 Hässelby