Er referens: Remiss 2008-01-15, Fi2008/432, Anna Stålnacke, Skatte- och tullavdelningen,
Vår referens: Aeroklubben i Göteborg, Hasse Hellström

Aeroklubben i Göteborg, medlem av KSAK och RF
Säve Flygplatsväg 32
423 73 Säve

Yttrande över ”Promemoria om beskattning av flygbränsle”

Aeroklubben i Göteborg är medlem av KSAK och Riksidrottsförbundet genom anslutning till Svenska Flygsportförbundet. Aeroklubben är en allmännyttig ideell förening med syfte att bereda medlemmarna möjligheter att utöva sitt flygintresse och vidareutbilda sig. Klubben lämnar eget remissvar på grund av allvaret i det nu lagda förslaget till bränsleskatt.

Det är viktigt att notera att Aeroklubben i Göteborg (AKG) har full förståelse för att regeringen är tvingad att genomföra någon form av beskattning på **privatflyget.**

Första förslaget från sommaren 2007 skulle innebära en hel del administration för både myndigheter och klubbar, men är ändå mer i EUs anda än nuvarande förslag från januari 2008. Regeringen måste beakta att allmänflyget är en del i ett helt transportsystem och att gå längre än EUs direktiv och beskatta all flygbensin, även för kommersiellt bruk kommer att hämma Sveriges möjligheter att konkurrera. Det strider mot EUs avsikter med lika beskattning inom unionen och kommer att resultera i flera anmälningar till EU-domstolen. Det skall och får inte finnas skillnader i beskattning på t ex flygutbildning, fraktflyg eller taxiflyg mellan EU-länderna och är väl den viktigaste orsaken till att Sverige inte beviljades dispens från bränsleskatten.

Ännu mer anmärkningsvärt att flygfotogen särbehandlas och skiljer på användningsområdet, privat eller kommersiell flygning.

I Promemorian 5.1 står att endast en liten del av all flygning är ren nöjesflygning. Skolning, firmaflyg, bruksflyg och kommersiell utgör största delen av allt allmänflyg. En väldigt stor del av det som idag räknas som privat nöjesflyg är pilotelever som måste ha ett visst antal timmar och på egen bekostnad skaffar sig de timmarna. En pilotutbildning kostar idag ca 800 000 kr där närmare 500 000 kr består av kostnader för flygtid. En generell bränsleskatt ger alltså varje pilotelev runt 70 000 kr i extra kostnad (ca 350 tim x 200:- i snitt). Förutom TFHS i Lund där utbildningen delvis bekostas av staten är det inga subventioner alls för en pilotutbildning.
De svenska flygskolorna blir alltså tvungna att skaffa dieseldrivna flygplan för att inte försvinna i konkurrensen från skolor i övriga EU. Med tanke på att flygplansmarknaden är liten och att det tar i genomsnitt 1 – 2 år att sälja ett begagnat flygplan redan före skattens införande och att det blir ännu svårare att sälja ett

bensindrivet flygplan efter detta förslag, kan vi räkna med en stor utslagning av svenska flygskolor.
De kommersiella flygbolagen räknar med ett behov av 17000 nya piloter varje år under de närmsta tio åren och världens samlade kapacitet ligger på ca 5000 piloter per år. Det vore mycket tråkigt om vi svenskar skall vara tvungna att lägga pengarna utomlands för att kunna genomföra en pilotutbildning.

Som flygklubb med flygskola och enbart bensindrivna flygplan står vi inför en stor kostnadshöjning. Att konvertera planen, sex stycken, till dieselmotorer kostar ca en halv miljon per plan. Att sälja flottan och skaffa dieseldrivna plan innebär stora nyinvesteringar, med lägre andrahandsvärde på befintliga plan.

Det konstateras i promemorian att flygandet kommer att minska och det är sannolikt målet med energiskatten. Klubben och allmänflyget har i tio års tid arbetat hårt för att förbättra säkerheten inom privatflyget, genom det av regeringen framtagna projektet H50P. Aeroklubben har arbetat mycket aktivt med H50P för att skapa bra attityd och säkerhetsmedvetande hos medlemmarna. En mycket stor del av förbättrad flygsäkerhet handlar om bättre flygtrim och mer träning och detta motarbetas direkt av bränsleskatten i och med att piloterna sannolikt skär ner sin flygtid och tränar mindre.

Säkerheten är också anledningen till att flygbensin redan är dyr. Bränslet innehåller tillsatser för att undvika så kallat ånglås och transporteras långa vägar från få raffinaderier. Många privata flygplansägare och mindre klubbar kommer sannolikt att gå över på bilbensin, som även med full skatt är betydligt billigare, vilket innebär en säkerhetsrisk.

Klubbens förslag är:

1. För att följa EUs direktiv om beskattning av allt privatflyg införs en bränsledeklaration som lämnas årligen och som ligger till grund för en preliminärskatt som kan betalas in periodiskt.
2. Deklarationen innehåller redovisning av skolflyg, bruksflyg, firmaflyg, kommersiellt flyg och privatflyg i timmar. Vid nästa deklaration fastställs sedan slutliga skatten och fyllnads- eller återbetalning görs.
3. Efter en övergångsperiod på två år schablonbeskattas flygplansägarna med viss procent av rapporterad total förbrukning.
4. Flygplansägare som redovisar enbart kommersiell flygning undantas permanent.
5. Regeringen ålägger flygplatsägare att tillhandahålla möjligheter att erbjuda miljövänligare bränslen. På många flygplatser har flygplatsägarna givit enskilda bensinbolag monopol på försäljning och tillåter inte konkurrens.
6. Aeroklubben i Göteborg tror att flygplansägarna är villiga att att hjälpa till med att hitta en schablonnivå för privatflyget och att vi därmed kan hjälpa till att minska administrationen för både myndighet och flygplansägare för att på det viset uppfylla EU-direktivet.
7. Alternativt, en betydligt lägre skattesats på oblyad alkylatbensin, ett svenskt miljöbränsle som lyckats få globalt godkännande i flygvärlden och som de flesta bensindrivna flygmotorer är godkända för. (Hjelmco)

Det är möjligt att Sverige kan lägga mer skatt än vad EU begärt och att det för regering, myndigheter och flygplansägare är dyrt att hålla reda på vad som är kommersiellt och vad som är rent privat förbrukning, men det kan inte vara regeringens avsikt att sänka konkurrenskraften för en hel näringsgren, om än så liten. Allmänflyget står i samhällets tjänst med frivilliga oavlönade människor som flyger brandbevakning, sök och spaning och i försvarets tjänst genom hemvärnet. Allmänflyget står för inkörsporten till pilotyrket och ingen SAS-maskin kan framföras av svensk pilot utan att denne skaffat utbildning och tillräcklig flygtid på egen bekostnad.

Minskning av flygtidsuttaget innebär också lägre servicebehov och ännu färre flygverkstäder. Certifieringen av verkstäderna är idag hårt reglerad och dyr att uppehålla. Färre verkstäder leder till fler och längre onödiga transportflygningar eftersom certifieringen av flygplanen och övriga bestämmelser kräver att arbetet utförs av behörig verkstad.

Exempel på förenklad energiskatt för flygbränsle, enligt förslaget ovan:
Det finns i huvudsak 5 – 6 olika bensinmotortyper i landet:

Rotax 912	4 cyl	100 HK	15 lit/tim
Lycoming/Continental	4 cyl	100 HK	18 lit/tim
Lycoming /Continental	4 cyl	160-180 HK	33 lit/tim
Lycoming /Continental	4 cyl	250 HK	45 lit/tim
Lycoming /Continental	4 cyl	300-350 HK	60 lit/tim

Övriga motorer går sannolikt redan idag på bilbensin I stor utsträckning

Vanligaste motoralternativet är Lycoming 180 HK, en typiskt vanlig flygtid är ca 300 tim/år fördelat på:

Skolning	100 tim	3300 lit
Bruksflyg	40 tim	1320 lit
Firmaflyg	20 tim	660 lit
Privatflyg	140 tim	4620 lit

Skattesats på 100LL är föreslaget 5,71 vilket ger 26380 kr i bränsleskatt. Skatten betalas månadsvis och ny preliminär skattedeklaration görs varje år för att fånga upp förändringar i användning. Inte alla klubbar och flygplansägare har skolning, men många hyr ut planen till så kallad ”timebuilding” som egentligen är ett krav och en del av trafikflygarutbildningen och detta borde räknas som skolning. Många flygplan hyrs också ut till kommersiell verksamhet i form av fotoflyg och till exempel firmaflyg. Det är rimligt att anta att varje flygplan utnyttjas mellan 20 och 100 % för privatflyg och att ett genomsnittligt privatflygsuttag motsvarar 30-50% i en flygklubb.

Aeroklubben i Göteborg

Hasse Hellström
Ordförande