Finansminister Anders Borg Rättvik 2008-02-04
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar ang PM om beskattning av flygbränsle Dnr Fi2008/432

Som gammal glesbygdsföretagare inom konsultbranschen har med oro tagit del av ovanstående remiss ang ett PM om framtida flygbränsleskatt.
Förslaget genomsyras av en cynism som jag som företagare sällan eller aldrig har sett maken till. Utredaren struntar uppenbarligen i de mycket allvarliga konsekvenser denna skatt kan åsamka allmänflyget och de 100-tals företag som är beroende av att denna del av transportsektorn kan fortstätta att fungera.

Om man, som jag, har haft företagets bas långt från de allmänna kommunikativa naven – som Storstockholmsområdet – så kan möjligheten till ett fungerande allmänflyg mycket väl vara skillnaden mellan att kunna driva företaget vidare, eller tvingas att lägga ner verksamheten!

Jag har under snart ett 25-tal år använt allmänflyg som ett transportmedel, lika naturligt som bilen, för att ta mig till olika kunder och uppdragsgivare runt om i Norden. Under de här åren har jag flugit ungefär 1.500 timmar. Det motsvarar en sträcka av inte fullt 40.000 landmil – dvs 10 varv jorden runt vid ekvatorn. I restid torde jag ha besparat mina uppdragsgivare och mitt företag cirka 5.000 timmar i bil, alltså en nettobesparing på cirka tre arbetsår, vilket är en bra utväxling!

Den ohemula bränsleskatt på allt allmänflyg som promemorian föreslår kommer inte bara att göra våra tjänste- och transportflygningar avsevärt dyrare.
Vad värre är; det generella skattepåslaget (om det blir verklighet, gud förbjude) kommer dessutom att slå mycket hårt på allmänflygets totala infrastruktur, vilket kan innebära att den service vi behöver för våra flygningar (flygfält, tankningsmöjligheter, mekaniker etc) kan komma att minska dramatiskt, eller utraderas i många av de landsändar som vi till och från har anledning att besöka, eller faktiskt bor i.
Därutöver kommer även flygsäkerheten att försämras, när antalet tillgängliga flygbränsleanläggningar i landets glesbygd minskar. Det behövs en viss kritisk massa för att ett system skall fungera och det svenska allmänflyget ligger redan farligt nära den gränsen.

Såvitt jag förstår kan förslaget på lite sikt innebära att en hel gren av flyget som transportsektor slaktas.
Förslaget saknar (givetvis, tvingas jag skriva) en konsekvensbeskrivning av vad som kan inträffa om denna generella skatt införs.
Det finns dock andra i branschen som har räknat på detta och effekterna är skrämmande:
Förvisso skulle staten/EU få in i runda tal ett 20-tal miljoner extra i bränsleskatt och myndigheten ”slipper” problemet med särredovisning av hur bränslet förbrukas, men detta är då till priset av att många företag drabbas hårt, både direkt och indirekt, därför att driftkostnaderna ökar och infrastrukturen skadas svårt. Detta kostar naturligtvis stora pengar för staten.
Det finns uppskattningar i branschen som tyder på att uppemot 500 arbetstillfällen kan omintetgöras av den föreslagna generella bränsleskatten. Är det verkligen värt priset för att en utredare inte orkar lägga fram ett vettigt förslag?!

Totalt kan det kontraproduktiva förslaget åsamka allmänflygsektorn förluster på uppemot 500 miljoner kr – dvs 50 gånger mer än skatteuttaget under ett år.
Räknat på ett annat sätt kan man säga att av den skatt som EU fordrar att staten tar ut (cirka 2 miljoner kr) så blir det i slutändan en förlust som är 250 gånger större för det svenska allmänflyget.

Till och med den gamla s-regeringen lyckades ju under 1980-talet, utan större svårigheter, att differentiera flygbränsleskatten, så att den inte slog onödigtvis hårt mot alla oss som använder allmänflyget på ett nyttigt sätt. Varför skulle vår nuvarande regering behöva vara sämre på den punkten?
Jag vill inte tro att det är regeringens avsikt att onödigtvis försvåra för oss glesbygdsföretagare, eller för den delen allmänflygsektorn.
Jag hoppas att Finansministern, även om det kan bli något mer administrativt krångligt för skattemyndigheten, också framgent kommer att anstränga sig för att underlätta företagsamheten i Sverige.
På ren svenska är det nämligen så att utredningens argument för att skattebelägga all allmänflygverksamhets drivmedelsförbrukning – därför att särbeskattning skulle bli för dyr att administrera – är minst sagt korkad.
Med samma logik skulle Finansministern naturligtvis belägga hela svenska folket med en och samma skattesats. Så mycket enklare livet skulle bli för skattemyndigheterna!

Förslaget om en ny skattesats på all flygverksamhet – trots att EU, vad jag förstår – endast kräver att cirka 1/10 av flygverksamheten utsätts för extra skatter, kommer dessutom att helt onödigtvis skapa ännu större misstänksamhet mot allt vad EU heter. För att inte tala om det tjänstemanna- och politikerförakt som redan finns och som inte blir mindre av detta förslag, om det skulle vinna Finansministerns gillande.

Men, jag vill inte tro att Finansministern i första hand ser till skattebyråkraternas bekymmer. Ett större bekymmer är arbetet med att på alla de sätt underlätta för företagsamheten, inte minst i glesbygderna, som ju faktiskt rent geografiskt utgör ”en bra bit av Sverige”, som det heter i grannkommunen Älvdalen.

Jag hoppas att Finansministern inte kommer att hågkommas som den som beskattade det svenska flyget 10 gånger mer än vad EU ansåg var nödvändigt, och därmed lät mängder av företag att dö.

Jag hoppas att Finansministern tar till sig all den massiva kritik, som kommer i kölvattnet efter detta urusla skatteförslag.
Det har varit tillräckligt mycket schabbel redan.
Så lägg nu inte ytterligare en sten i ryggsäcken.
Uppförsbacken är redan tillräckligt lång.
Kasta förslaget i Sverkers soptunna.
Lyssna till branschen!

Med vänlig hälsning