AOPA Sweden

Svenska Allmänflygföreningen

Datum

2008-02-04

Handläggare, tfn, e-post | Ert datum | Er referens

Mikael Klemets

0733-828 575, Mikael.Klemets@aopa.se

Till: Finansdepartementet
Finansminister Anders Borg
103 33 STOCKHOLM

Remissvar på promemoria om införande av beskattning av flygbränsle. FI2008/432

AOPA-Sweden önskar härmed avge sina synpunkter avseende rubricerad promemoria.

Bakgrund.

I augusti 2007 inlämnade föreningen ett remissvar på en promemoria som föreslog beskattning av flygbränsle som förbrukas för privat nöjesflygning. Det förslaget präglades av ett administrativt krångligt system som dessutom riskerade att kraftigt äventyra infrastruktur i form av tillgängliga små flygplatser med tankningsmöjligheter.

I detta nya förslag föreslås att all flygbensin skall beskattas, oavsett användningsområde. Den dominerande flygverksamhet som inte är att hänföra till privat nöjesflygning avses alltså beskattas om luftfartyget drivs med flygbensin. Flygfotogen är fortsatt skattebefriat, för icke privata ändamål.

Inledning

Det är anmärkningsvärt att förslagsställaren går avsevärt längre än vad EU direktivet kräver. Istället för att i enlighet med föreningens och flera andra remissinstanser förslag på att finna ett enkelt administrativt hållbart system väljer man att skattebelägga all användning av flygbensin.

Om detta förslag blir verklighet kommer det att leda till mycket allvarliga konsekvenser för stora delar av allmänflyget generellt och för viktig infrastruktur i form av flygklubbar och flygfält runt om i landet. Även samhällsviktiga funktioner som är beroende av allmänflyg såsom t.ex skogsbrandbevakning kommer att slås ut.

Föreningen anser att relevanta och sakliga skäl från de som avses bli föremål för beskattningen måste beaktas på sätt som sker inom andra samhällsområden. Att allmänflyg är en, samhällsekonomiskt relativt liten verksamhet, framstår i förslaget som en ursäkt för schablonisering och orättfärdig förenkling med radikal överbeskattning som följd.

Det är utomordentligt anmärkningsvärt att förslaget saknar ens ett försök till konsekvensanalys. Från rekrytering till pilotyrket till den kapitalförstöring som drabbar flygplatser, flygmaskiner och fasta installationer.

Det är anmärkningsvärt att turbinmotorer som använder Jet A1 bränsle (flygfotogen) i ett slag får en konkurrensmässig fördel gentemot kolvmotorer som oftast använder flygbensin. Kolvmotorer är mer energieffektiva vilket i dagsläget borde beaktas.

Föreningen avser att studera möjligheten att formellt invända mot förslaget inom Sveriges eller EU:s rättsväsende mot med anledning av den snedvridning av konkurrensen mellan olika motortyper som förslaget innebär. Föreningen utesluter därmed inte andra formella invändningar mot förslaget.

Kostnadseffekter av förslaget.

Flygbensin tillhandahålls i de allra flesta fall av flygklubbar som är belägna på små flygfält. Totalt finns i Sverige runt 100-120 flygplatser utöver kommunala och statliga trafikflygplatser.

Den lokala flygklubbens existens och det ideella arbete som utförs av dess medlemmar är själva grundförutsättningen för att ett fungerande flygfält finns på många orter. Flygklubbar har så gott som alltid en mycket ansträngd likviditet och man är starkt beroende av att de flygplan som finns i klubbens ägo används i tillräckligt många timmar för att fasta kostnader kan fördelas och därigenom ge en rimlig timkostnad för de medlemmar som hyr flygplan. En ökad timkostnad ger snabbt upphov till minskat flygande som leder till ännu högre kostnader o.s.v. Flera exempel finns på flygplansägare som hamnat i denna ”onda cirkel”.

I promemorians kap. 4.1, sista stycket framgår att timkostnaden för ett typiskt klubbflygplan (2 eller 4 sitsigt) skulle öka med ca 200 kronor som en följd av förslaget. Det tyder på att den totala skatten skulle bli runt 6 kronor per liter (ett mindre enmotorigt flygplan med 150-180 hk motoreffekt förbrukar ca. 30-35 liter flygbensin per timme).

Nu finns det dock stor anledning att befara att timkostnaden kommer att öka med mer än de ca 20-25% som en skatt på 6 kronor per liter skulle innebära. Detta p.g.a att:

- Likviditetssituationen tvingar klubben att fylla på sin bränsledepå i mindre mängd per gång – Distributions- och hanteringskostnaden per liter ökar. Beroende på flygplatsens belägenhet och verksamhet kan detta innebära ytterligare 2-3 kronor per liter i ökad kostnad. Minskad volym hos bränslebolagen innebär att fasta kostnader som fördelas ut ökar literpriset ytterligare.
- En ökad timkostnad leder till mindre flygtid vilket medför att fasta kostnader såsom kapitalkostnader, försäkringar, etc måste fördelas på ett färre antal flygtimmar. Vissa bedömningar tyder på en halvering av den totala flygtiden.

<u>Föreningen bedömer att en total effekt på kostnadsökningen är snarare 400-500 kronor per timme för ett mindre enmotorigt kolvmotorflygplan. D.v.s. 50-60% i fördyring.</u>

- Den nivån kommer inte många flygklubbar att kunna överleva med.

Om flygklubben läggs ned, försvinner även möjligheten att använda sig av det lokala flygfältet, vilket kommer att drabba hela allmänflygets infrastruktur på ett mycket allvarligt sätt.

Reseflyg, skogsbrandbevakning, kraftledningsinspektioner m.m. kommer att bli omöjligt att genomföra genom att infrastrukturen är nedlagd.

- Stora och allvarliga konsekvenser av att få in kanske 15 miljoner per år i bränsleskatt (om ens det vid en minskad förbrukning). - Kostnaden för en enda skogsbrand kan med råge överstiga det beloppet.

Flygklubbar och utbildningsföretag sköter all grundläggande flygutbildning, vilket utgör rekryteringsbasen för flygbolagens framtida piloter. Redan idag är kostnaden för att ta ett flygcertifikat runt 80 – 100 tusen kronor, vilket betalas av privatpersoner. Redan dagens kostnadsnivå har medfört att en avsevärd del av pilotutbildningen redan flyttat utomlands. Med bränsleskatt infört kommer kostnaden att bli 110 - 130 tusen. Effekten blir att utbildningen flyttar utomlands i ökad omfattning och att samtidigt betydligt färre svenskar utbildar sig till piloter.

De piloter som fortfarande flyger kommer att flyga färre timmar med sämre flygtrim som följd vilket i förlängningen leder till en högre olycksfrekvens vilket ger högre försäkringskostnader etc.

Särskilt dramatisk blir sannolikt effekten de första åren efter en så dramatisk kostnadsökning som skatten innebär.

I Sverige finns för närvarande ca 2000 allmänflygplan som ägs av flygklubbar eller av enskilda personer eller företag. I stort sett samtliga av dessa flygplansägare kommer att drabbas mycket hårt om förslaget blir verklighet eftersom dessa flygplan är utrustade med kolvmotorer som drivs med flygbensin. Ett stort antal av dessa flygplan kommer sannolikt att avyttras i och med att timkostnaden blir orimligt hög för ägaren. Den samlade kapitalförlusten blir avsevärd om man räknar med att dessa flygplan idag betingar ett marknadsvärde på mellan 1 – 2 miljarder kronor.

Föreningen vill å det bestämdaste invända mot påståendet att beskattningen inte kommer att ”medföra några större ekonomiska effekter för förbrukarna” som det står angivet i 4.1.

Endast ett mindre antal kolvmotorflygplan som är utrustade med dieselmotorer och som drivs med flygfotogen har möjlighet att särredovisa den flygverksamhet som ej bedrivs som privat nöjesflygning och därigenom slippa beskattning.

Då ett nytt flygplan betingar ett betydande pris (2-3 MSEK) kommer endast ett mycket litet fåtal flygplansägare ha råd att byta från bensin till dieselmotordrift. Vidare är tankningsmöjligheter av flygfotogen begränsat till ett mindre antal flygplatser med reguljär trafik.

Det är inte logiskt – och snedvrider konkurrenssituationen, att flygplansägare som använder sig av ett flygplan med dieselmotor eller turbinmotor slipper beskattning medan en annan som har bensinmotor måste skatta för samma typ av flyguppdrag. Föreningen anser att bara denna invändning mot förslaget är stark nog att diskvalificera hela förslaget

AOPA Sweden

Svenska Allmänflygföreningen

Allmänflyg, samhällsnytta & miljöpåverkan.

I dagens debatt kritiseras ofta all flygverksamhet för att bidra till skadliga miljökonsekvenser. Det som dock är mindre känt är att små, enmotoriga kolvmotorflygplan bidrar till avsevärt lägre utsläpp av koldioxid per personkilometer än reguljärflyget. Detta på grund av en lägre bränsleförbrukning per säte, att utsläppen sker på lägre flyghöjd, men också för att man flyger ”raka vägen” mellan start och destination, utan onödiga omvägar och mellanlandningar.

Det är många orter och företag i Sverige som har nytta av den kommunikationsmöjlighet som finns i en tillgänglig mindre flygplats i närområdet. Det bör i det sammanhanget även påpekas att det svenska nätet av flygplatser ingår som en del i ett större europeiskt nätverk. Tack vare Schengenavtalet kan man idag resa direkt t.ex mellan Ljungby och Zielena Gora i Polen på ca 3 tim. Ingen av dessa orter har reguljära flygförbindelser utan alternativt ressätt kräver tidskrävande, kostsamma och miljöpåverkande omvägar med reguljärflyg, hyrbil etc.

Föreningen vill i sammanhanget hänvisa till EU-kommissionens rapport ” En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget”, KOM(2007) 869. I rapporten beskriver kommissionen flera viktiga skäl för att slå vakt om allmänflyget i Europa.

Några utdrag från kommissionens rapport:

- Inom allmän- och affärsflyget i Europa används uppemot 50 000 motordrivna luftfartyg (inbegripet omkring 2 800 turbindrivna luftfartyg) vilket ska jämföras med omkring 5 000 luftfartyg i de europeiska trafikflygbolagens flotta.

- Allmän- och affärsflyget stod för omkring 9 % av alla flygningar som Eurocontrol registrerade 2006. Sedan 2003 har antalet flygningar i detta segment som Eurocontrol registrerat ökat nästan två gånger så snabbt som resten av trafiken (22 % mer flygningar under 2006 än under 2003, jämfört med en ökning på 14 % för resten av trafiken).

- Analyser av trafikutvecklingen, lufttransporter och order antyder att efterfrågan på mycket flexibla lufttransporter för privata ändamål och affärsändamål kommer att fortsätta att öka kraftigt under de kommande åren.

- Allmän- och affärsflyget tillhandahåller skräddarsydd, flexibel, dörr-till-dörrtransport för enskilda, företag och lokala gemenskaper, vilket ökar människors rörlighet, företags produktivitet och den regionala sammanhållningen.

- Även om privat ägda eller chartrade flygplan ibland är ett alternativ till linjefart utgör de i de flesta fall en kompletterande tjänst som gör det möjligt att nå destinationer som flygbolagen inte får flyga till på grund av driftsrestriktioner eller inte flyger till på grund av ekonomiska överväganden.

- Under 2005 fanns det ungefär 100 000 flygplatspar i Europa med allmän- och affärsflyg (jämfört med ungefär 30 000 som har reguljära förbindelser). Endast 5 % av dem hade ett reguljärt alternativ (minst en reguljär flygning per arbetsdag).

- Europeiska företag som utför bruksflyg tillhandahåller specialiserade tjänster av högt värde både i gemenskapen och tredjeländer

- Flygklubbar och flygsportorganisationer främjar individernas kvaliteter, tekniska kunskap och flygfärdighet – särskilt bland Europeiska unionens unga medborgare,genom att öka deras intresse för den mycket krävande och motiverande flygsporten och framtida karriärer inom det kommersiella flyget eller luftfartsforskning och luftfartsutveckling.

Ytterligare exempel på allmänflygets samhällsnytta, mer specifika för svenska förhållanden är skogsbrandbevakning och sjöbevakning samt att små flygfält i vissa landsändar utgör en viktig resurs vid en krissituation.

Slutsatser & rekommendationer

Det finns många möjligheter, om bara viljan finns, till att skapa ett enkelt administrativt system till att uppfylla EU-direktivets krav på att skattebelägga privat nöjesflygning och som minimerar skadlig inverkan på annan flygverksamhet. Föreningen föreslog i sitt förra remissvar ett sådant system där man i samband med årlig statistikrapportering även rapporterar verksamhetens art och skattedeklarerar mängden privat nöjesflygning. (Den årliga statistikrapporten är dessutom ett system som sedan mycket länge är etablerad, - inga nya system behöver byggas upp)

I promemorian nämns i kap. 4.1, fjärde stycket att: *”Förslaget om att flygbränsle får köpas skattefritt även för ändamål som inte är skattebefriade skulle innebära en ny princip för punktskatterna……..Den föreslagna lösningen är därför inte acceptabel”.*

- Samtidigt föreslår man i promemorian att just denna princip som man anser inte vara acceptabel skall gälla för flygfotogen. (kap 4.2 sista stycket). Det finns vidare ej någon beskrivning av hur det administrativa systemet för flygfotogen är avsett att fungera. Även om det rör sig om en liten mängd så behövs en instruktion för de som berörs.

Förslagsställaren har, enligt föreningens uppfattning, använt sig av ett mycket dåligt sätt att lösa ett administrativt problem. Man har gått längre än vad EU-direktivet kräver i och med att man föreslår att skattebelägga all flygbensin oavsett användningsområde. Då endast ca. 10% av förbrukningen beräknas höra till kategorin privat nöjesflygning, drabbas i och med detta övriga 90% av verksamheten också av skatt. - Samtidigt är flygfotogen fortsatt skattebefriat för de flygoperatörer som har möjlighet att använda detta bränsle. Förutom att detta innebär en snedvriden konkurrenssituation till de mindre operatörernas nackdel (flygklubbar, turism och mindre flygföretag) så kommer det att ge stora skador på infrastrukturen. De skattepengar som kommer att inbringas är ”kaffepengar” jämfört med de skadliga effekter som uppstår för samhället, ”småflyget” och enskilda.

Föreningen kräver att promemorian omarbetas i syfte att skapa ett enhetligt och enkelt administrativt system och där man jämställer flygbensin och flygfotogen i skattehänseende, när det gäller ”privat nöjesflygning” respektive annan typ av flygverksamhet..

Enligt uppdrag

Mikael Klemets