"Remissvar PM om beskattning av flygbränsle dnr Fi2008/432."

Bäste finansminister Anders Borg!

Undertecknad har varit engagerad i Frivilliga Flygkåren (FFK) sedan närmare 20 år.

Jag engagerade mig i FFK för att det känns så fantastiskt positivt att kunna göra en samhällsinsats, och det på ett för samhället ytterst kostnadseffektivt sätt.

I FFK:s regi har 100-tals piloter utbildats för att kunna genomföra olika typer av uppdragsflyg för olika krävande samhällsinsatser.

Det finns femton "Uppdragstyper" enligt Luftfartsstyrelsens tillstånd, och här är några exempel på vad vi frivilligpiloter inom FFK har kompetens, och behöver resurser för, att kunna utföra: trafikövervakning, viltspaning vid trafikleder, räddningstjänst, skogsbrandbevakning, sjöbevakning, sjöräddningstjänst och kontroll av luftledningar vid stormskador o.d. (bra exempel på det senare är den dokumentation från luften som FFK försåg myndigheterna med vid E6-raset utanför Munkedal, Bohuslän och vid stormarna Gudrun och Per).

Ytterligare ett konkret exempel är sjöbevakningsuppdragen.
Det arbete som FFK utför genom vår "service" till sjöbevakningsorganisationen, är helt otroligt billig jämfört med de alternativ som står till buds, kustbevakningen, marinen m.fl.

Ta exempelvis kustbevakningens flygplan som har fullt upp att göra med sin ordinarie verksamhet och kostar kanske 10 gånger mer per timme än vad vi gör (och förorenar dessutom luften avsevärt mer). Vi finns tillgängliga varje dag året runt, men skall kustbevakningen avbryta sin ordinarie verksamhet för att identifiera ett fartyg får det stora konsekvenser såväl ekonomiskt, som för genomförandet av deras reguljära uppdrag.

Skall motsvarande identifiering göras av marinen, uppstår flera problem. För det första har de svårt att täcka av hela Kattegat och Skagerack (i vårt fall här på Västkusten) och därigenom förblir ett stort antal fartyg oidentifierade och för det andra är det kostnaden. Jämför man kostnaden för ett helt genomfört uppdrag, där resultatet av utfört uppdrag motsvarar varandra, ligger kostnaden för FFK på kanske en fjärdedel av den som marinen har, för sitt fartyg och sin personal.

Dessa och en mängd andra tunga skäl talar för att skatten skall differentieras mellan privatflyg och utbildnings-/uppdragsflyg. En utarmning av klubbflyget kommer få stora konsekvenser för samhället, så det finns synnerligen goda skäl till att följa det EU-kommissionen har ålagt Sverige, nämligen att beskatta den s.k. "privat nöjesflygningen" och inget annat. Det är illa nog med att alla privatflygare kommer att drabbas, men en *icke* differentierad bensinskatt slår undan benen på alla dessa idealistiska människor som skänker sin tid till samhället, för att kunna fullgöra samhällsnyttiga uppdrag på ett mer kostnadseffektivt sätt än något annat samhällsorgan någonsin kan genomför uppdragen på.

Genom differentierad beskattning skapar regeringen förutsättningar för att klubbarnas verksamhet kommer att bestå, för med den prishöjning för privatflyget som skatten kommer att generera blir uppdragsverksamheten en livlina, för att behålla en samhällsresurs med stor specialistkompetens!

Höjd skatt kommer att minska rekryteringen av piloter (pga. utbildningskostnaden), vilket försvårar överlevnaden för våra flygklubbar. Massor av flyglärare kommer att bli arbetslösa.

Klubbarna kommer inte ha råd att ha en lika stor flygplansflotta som i dag, vilket kommer innebära sämre resurser för samhället i ett beredskapsläge.

Massor av arbetstillfällen relaterade till flyget, framförallt i glesbygden, kommer att försvinna, dels på grund av det minskade antalet flygtimmar och dels de ökade kostnaderna. Den minskade omsättningen på flygbränsle kommer

omöjliggöra kostnadseffektiva leveranser av bränsle till avlägsna platser i glesbygden och fjällvärlden.

En beskattning av flygbensin oavsett hur skatten utformas kommer att få mycket stora konsekvenser för det svenskt allmänflyg och därför bör regeringen införa en typ av beskattning som inte slår undan benen på hela det svenska allmänflyget. En total beskattning av flygbensin kommer att orsaka enorm kapitalförstöring i form av minskade värden på allt material och alla anläggningar som är kopplade, på ett eller annat sätt, till allmänflyget!

Om och när en flygbensinskatt kommer att införas, måste denna ovillkorligen differentieras så att man skiljer på privat nöjesflygningen och utbildnings-/uppdragsflyg!

Med vänlig e-posthälsning

Anders Sylvan

Arkivgatan 6
411 34 GÖTEBORG

Tfn bost.: 031-16 20 76
Mobil: 0707-38 48 84

När du en gång prövat på att flyga,
kommer du för alltid att vandra på jorden med dina ögon vända mot skyn,
för där har du varit och dit kommer du alltid att vilja återvända!
Leonardo da Vinci

Min inkommande och utgående e-post virussöks med Norton AntiVirus, som uppdateras automatiskt

Please consider the environment before printing this e-mail