Från: Folke Jonson-Finne
Österhaningevägen 18
136 91 Haninge

Till: Finansminister
Anders Borg

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle
Dnr Fi2008/432

EU-kommissionen har ålagt Sverige att beskatta bränsle som förbrukas vid privat nöjesflygning.
Eftersom privat nöjesflygning utgör max 10% av den flygning som företas med s k småflyg skulle skattebelastningen på denna sektor röra sig om ca 2 milj. kronor.
Ett tidigare förslag med avsikt att uppnå just detta har dragits tillbaka då man förmodligen har insett att den administrativa kostnaden väl skulle överskrida skatteintäkten.

Nu har man förenklat det och föreslagit att all flygbensin skall beskattas

Detta skulle få mycket stora ekonomiska konsekvenser och i hög grad påverka näringslivet och konkurrenssituationen, framförallt i Norrland och i glesbygd.
En viktig funktion i krisberedskapen försvinner, t ex brandflyget eftersom de redan pressade små flygklubbarna som ideellt svarar för denna samhällsinsats kommer att tvingas upphöra med sin verksamhet. Med kostnadsökningar på 15 – 30% per timme kommer medlemmarna inte längre ha råd att upprätthålla sin nödvändiga flygtrim och tvingas att låta sina certifikat förfalla – i sig en stor kapitalförstörelse.
När klubbar försvinner och flygtidsuttaget minskar så försvinner också det kommersiella underlaget för att distribuera flygbensin i små kvantiteter och långa avstånd.
Detta problem har många flygklubbar redan märkt av genom glesare turtäthet något som tvingar dom att tanka större kvantiteter vilket i sin tur kräver god ekonomi.

Med klubbarna försvinner också de små flygfälten som med sin bränsleservice utgör grunden för många små flygföretag och det lokala näringslivets kommunikationer.
I krissituationer utgör dessa fält utmärkta baser.

Vid väderstörningar på elnätet används ofta helikoptrar vid felsökning.
Flygklubbarna är över lag positivt inställda till helikopterföretagen och låter dessa tanka där.
Om klubbarna tvingas lägga ner kommer det att vid många tillfällen bli mycket svårare och besvärligare att få tag bränsle. Detta i sin tur innebär längre elavbrott.

Många flygskolor bedrivs även i klubbregi och har genom åren utbildat tusentals piloter. Många av dessa har fortsatt sin utbildning till yrkespiloter. De lokala flygskolorna har utgjort en viktig rekryteringsbas för det kommersiella flyget. Dessa möjligheter försvinner med klubben om den läggs ned.

I samband med flygklubbarna finns ofta ungdomsverksamhet. Antingen i form av modellflyg eller segelflygverksamhet.

Vid en enkätundersökning hos remissinstanser som ej är i flygbranschen visar att man helt förbisett kopplingen mellan bränsleskatten och nyttoflyget, t ex brandflyget trots att man anser brandflyget vara en viktig funktion.

I en marknadsanalys som gjorts av en mycket kunnig och seriös aktör på marknaden, Hjelmco Oil AB, har man kommit fram till bl.a. följande:

En kostnadsökning av den föreslagna storleken skulle minst halvera det totala flygtidsuttaget. Detta mot en bakgrund där flygtiden i klubbar i Södra Norrland under mindre än en 10-årsperiod redan mer än halverats.
Resultat, halva flygplans- och helikopterflottan måste på kort tid avyttras, uppskattad förlust 500Milj.skr

I storleksordningen 200 flyglärare och mekaniker blir arbetslösa.

Ett antal företag som arbetar med flygplansservice får läggas
ned, sannolikt via konkurser.

Minst 25 småflygplatser läggs för fäfot.

500 personer inom fjällnäring och turism blir utan försörjning när flygbensin inte längre kan distribueras i Norrlands inland.

Ganska snabbt kommer 1000 – 2000 certifikat, av totalt ca 6000st, att förfalla då man ej längre har råd eller möjlighet att flyga. En privatpilotutbildning kostar idag från 100 000:- och uppåt i storstadsregionerna.
Det kommer att bli de äldre och rutinerade piloterna, d v s de som idag svarar för brand- och hjälpflyg, som i första hand släpper sina certifikat

Utan tvekan är det Norrland och Norrlands inland som kommer att drabbas hårdast av detta. Storstadsregionerna kommer sannolikt att beröras i mindre grad – det är dock inte där som brand- och hjälpflygpiloterna rekryteras i första hand.

Förslaget förskjuter också konkurrenssituationen.

Som framgår av ovanstående förskjuts konkurrenssituationen mellan regionerna till Norrlands och glesbygdens nackdel.

Det finns idag kolvmotorer inom småflyget som drivs med Jet Fuel, dieselmotorer. Det finns flygoperatörer som är grannar där den ene flyger en dieselmotormaskin och den andre en motsvarande maskin med bensinmotordrift.

Skillnaden i driftskostnad per timme är 500:- vilket snabbt kommer att medföra att bensinmotorföretaget konkurreras ut från marknaden.
Tyvärr kostar en ny 4-sitsig enmotormaskin, dvs den typ som används av flygklubbarna, idag ca 2,5 miljoner kronor, en helt otänkbar summa för glesbygdens små flygklubbar.

Samma problem uppstår för de små helikoptrarna som är bensindrivna medan de större använder JetFuel som bränsle.

Även för de mindre flygföretagen som oftast bedriver verksamheten med mindre bensindrivna flygplan uppstår samma problem. De större tyngre operatörerna har turbin- eller Jetmotorer.

Det tunga flyget i Sverige förbrukar ca 1000 miljoner liter flygfotogen. Detta förbränns i jetmotorer med låg utnyttjandegrad av bränslet. Detta sker även på mycket hög höjd i luftskikt som är mycket känsligare än de luftskikt som ligger nära marken.

Det lätta bensindrivna flyget flyger på lägre höjder, vanliga flyghöjder är 450 – 900 m. Det lätta flyget förbrukar 5 miljoner liter/år. Många av de vanligaste klubbflygplanen drivs med miljövänlig alkylatbensin.

Förslaget bör omgående dras tillbaka och en kompetent konsekvensutredning genomföras innan ett nytt förslag läggs fram.