Till Finansdepartementet
Att. Finansminister Anders Borg
103 33 Stockholm

Undertecknad är medlem i
Borås Ultralätt Flygklubb
Borås Flygklubb
Örestens Flygklubb

Ang. Remissvar PM om beskattning av flygbränsle dnr FI2008/432

Som det framgår av ovan så är undertecknad medlem i flera klubbar och således har god insikt i de betingelser och ramar som verksamheten lyder under.

Om man skall fatta ett beslut om extra avgift av en produkt ref. promemoria ovan, måste man ta del av den verksamhet och verklighet som klubbarna bedriver och med detta som underlag utreda om det kan tillföra miljön eller statskassan något. Allt annat är ju helt befängt och bara slöseri med tid och pengar.

Jag skal kort bara få lov at bena ut begreppen:
Flygparken som klubbarna äger eller förvaltar och där det bedrivs skolverksamhet/privat nöjesflygning med er ganska ålderstigen. Flygplanen är av i regel Cessna eller Piper, och kan ta 4 personer, och byggda någon gång på slutet 60 talet till som bäst 80 talet. Flygplanen väger strax under 1200 kg, har ca 200Hk och går under begreppet Normalklassade sportflygplan. För at framföra dessa krävs et A-certifikat.

På senare tid har det dykt upp en ny typ av flygplan, eller klass om man vill, nämligen Ultralätta flygplan (Förkortat UL-flyg), som får ta ändats två personer ombord. Max vikt 450 kg För at framföra denne typ krävs et UL certifikat till lägre kostnad än ovan.

UL-flygplanen gick på blyat 2-taktsbensin till en början, vilket var både krångligt och hantera och ej bra ur miljösynpunkt. Så nya motorer med goda prestanda konstruerades och med et mycket speciellt bränsle, nämligen 91/96 UL. Bränslet är helt unikt, av typ Alkylat, och finns bara i Sverige och har framtagits av företaget Hjelmco. Detta bränsle är 50 ggr. renare än vanlig bilbensin. Det luktar inget bl.a. och innehåller inget bly.
Flygplanen gör ca 180 km i timmen eller mera och förbrukar per timma ändats 12liter av detta miljövänliga bränsle. På en timma kommer man alltså 180 km bort och bränsleförbruket per mil 0,67. Detta är alltså full jamförbart med de snålaste bilar i dag, även dieselbilar. Klubbarna har alltså tänkt till och tagit sitt ansvar för miljön. Detta är bara ett exempel, det finns flera.

Om vi nu tar klubbar vars flygplan i huvudsak består av Cessnor och Piper så har dessa en mycket stor motor med stort bränsleförbruk, i storleksorden 35-40 liter per timma. Dessa flygplan skall enligt tillverkaren flyga på blyat bensin kallat 100LL och är av speciell flygplanskvalité, icke speciellt miljövänligt. Igen tog klubbarna initiativet, at prova om 91/96UL gick at användas så at miljön kunde sparas. Efter en del inledande tester som gick bra, ställdes frågan naturligtvis till tillverkaren som gav sitt tillstånd. Tankar har nu bytts ut på et flertal ställen, men det finns klubbar som inte har haft råd med detta.
Det vore onekligen en fin tanke för miljön at motivera andra länder at anamma Sveriges fina bensin. Så man kunde minska utsläppen där.

Klubbarna bedriver också annat viktigt arbete, skogsövervakning, havsövervakning, trafik och turism, samt icke minst ungdomsverksamhet skilda slag och utbildning till piloter.
All verksamhet bedrivs ideellt och budgetmässigt på marginalen. I tider då ingen brandflygning bedrivs efter slopade anslag gick berörde klubbar back. Så snålt är det .
För att ytterligare understryka: för 5-6 år sedan fans det ca 7000 piloter med giltig A-cert i Sverige. I dag är siffran strax över 4500. Trenden är stadig nedåtgående av kostnadsskäl.

Et UL-certifikat för knappt 10 år sedan kostade 10 000: - och kostar i dag 25–30000: -
För A-certifikat 35–40000. Nå 100000: -

Naturligtvis drabbar kostnadsökningar av detta slag klubbarna negativt. I tillegg har man fasta kostnader, vare sig det flygs eller ej på storleksordning 50000 per år och flygplan.
Med en bränsleskatt om 6 kr. per liter som är mera än vad EU kräver, kommer många klubbar icke at klara av. Flygplan måste säljas till underpriser, flygfält och verkstäder lägg ned. Det är mycket besvärlig at få tillstånd i dag upprättelse av ny flygplats, men tydligen hur enkelt som häst at lägga ned.

Vi kan icke finna at förslaget som det ligger, kommer att tillföra statskassan så värst mycket pengar, det blir ändats i marginalen. Sedan snedvrids konkurrensen jamförd med flyverksamhet som går på flygfotogen, stora passagerarflygplan envis. Sådant bränsle är ur miljösynpunkt helt förkastlig och förorenar mycket. Men även här skär en utveckling mot tystare snålare flygplan, fick se et TV program at tillverkare vill spendera tvåsiffrig Miljardbelopp på framtagning av nya motorer.

Undertecknad vill påstå at våra flygklubbar runt om i landet i dag bedriver et högt utvecklad och kvalitativt medvetet arbetet för at icke belasta miljön. Att då drabbas av detta förslag som också bara tillför statskassan et fåtal miljoner, är fullständig orimligt.
Incitamentet för en förbättrat miljö försvinner fullständigt. Resultatet blir en återgång till exvis tankning av vanlig bilbensin och Jet A1 i stället. Detta gynnar icke miljön på något vis.

Anders Borg, undertecknad vädjar därför till det sunda förnuftet, slopa denna avgift helt och hållet och återremmitra ärende för vidare utredning. Ta en diskussion med EU kommissionen om vårt goda bränsle och premiera bruk av detta i stället.
Miljömässigt står Jet A1 för mera än 99 % av flyget nedsmutsning och de drabbas överhuvudtaget icke av avgiften - en stor orimlighet i seg.

Anders Borg, privatflyget med nöjesflygning står ändats för under en promille av allt flygbränsle, det när orimligt at lägga skattetrycket här och det ger inget hällare. Se över totalen!

Med vänlig hälsning

Finn Jonassen
Hjortronstigen 3
512 60 Överlida

Email:finn@elltech.o.se