Från: Torvald Kullman

Meddelande:

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 ren nöjesflygning utgör c:a 10% av den flygning som företas med s k småflyg skulle skattebelastningen på denna sektor röra sig om ca 2 milj. sek.
Ett tidigare förslag med syfte att uppnå just detta har dragits tillbaka då man sannolikt insett att den administrativa kostnaden sannolikt väl skulle överskrida skatteintäkten.

För att förenkla har man därför föreslagit att all flygbensin skall beskattas
.
Detta skulle få mycket stora ekonomiska följdverkningar och i hög grad påverka näringslivet och konkurrenssituationen för klubbflyg och bruksflyg
.
En viktig hörnsten 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 % per timme kommer många medlemmar inte längre ha råd att upprätthålla sin nödvändiga flygtrim och tvingas släppa sina certifikat .
I och med att klubbar försvinner och flygtidsuttaget minskar så försvinner också det kommersiella underlaget för att distribuera flygbensin i små kvantiteter och långa avstånd.

Med klubbarna försvinner naturligtvis de små flygfälten som med sin bränsleservice utgör grunden för många små flygföretag och det lokala näringslivets kommunikationer.
Även i en krissituation skulle dessa fält utgöra en utmärkt bas.

Flygskolor bedrivs även i klubbregi . Ett antal av dessa fortsätter 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. Endera i form av modellflyg eller segelflygverksamhet.

En enkel enkät hos remissinstanser som ej är branschkunniga 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 slutsatser.

En kostnadsökning av den föreslagna storleken skulle halvera det totala flygtidsuttaget.
Detta mot en bakgrund där flygtiden i klubbar redan har en vikande tendens .
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.

Upp till 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. Nyrekryteringen är svag pga kostnadsbilden .
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

Det finns idag kolvmotorer inom småflyget som drivs med Jet Fuel, dieselmotorer. Det finns flygoperatörer som ligger vägg i vägg 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 prisas ut från marknaden.
Tyvärr kostar en ny 4-sitsig enmotormaskin, dvs den typ som används av flygklubbarna, idag ca 2 .5 mil. skr en helt otänkbar summa för små flygklubbar.

Samma problem uppstår för de små helikoptrarna som är bensindrivna medan de större använder JetFuel till sina turbiner,

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

Miljö.
Det tunga flyget i Sverige förbrukar ca 1000 miljoner liter flygfotogen
Det lätta flyget förbrukar 5 miljoner liter/år. Många av de vanligaste klubbflygplanen drivs med miljövänlig alkylatbensin.

Denna pålaga kan vara som det berömda sista vedträet som knäcker åsnans rygg .

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

Torvald Kullman
017430303
Ordf Gimo Flygklubb