Till: Finansminister
Anders Borg

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle
Dnr Fi2008/432

SJÖBO 2008-02-03
SJÖBO FLYGKLUBB

Bengt Olle Nilsson

Elektroniskt undertecknad av Bengt Olle Nilsson
SN: cn=Bengt Olle Nilsson, o=Österlen Bild AB, ou, email=osterlenbild@ystad.nu, c=SE
Datum: 2008.02.04 09:22:12 +01'00'

Bengt-Olle Nilsson
Ordf. Sjöbo Flygklubb

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 högst 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 samt ha menlig inverkan på samhällsinsatser i form av hjälpflyg och flygsäkerheten.

En viktig hörnsten i krisberedskapen försvinner.

För Sjöbo Flygklubbs del och för övrigt våra övriga klubbar inom den södra delen av Sverige som idag bedriver omfattande övervakningsinsatser föreligger en mycket stor risk att verksamheten kommer att mer eller mindre att upphöra.

Flygklubbarna genomför hjälpflyg åt samhället genom KSAK och FFK, på helt ideell basis: havsövervakning, där observation av fartygs identitet, oljeutsläpp, algblomning, etc. sker, övervakning och rapporteringar av stormskadeverkningar som sker allt oftare, övervakning och rapportering av vägnätsskador som också sker allt oftare. Andra exempel är skogsbrandsövervakning samt i allt fler fall, ledning av brandstyrkan eftersom man i flygplanet får en mycket bra överblick över brandens utbredning. Sådan verksamhet sker i samverkan med samhällets funktioner.

Flygsäkerheten

De redan pressade små flygklubbarna som ideellt svarar för dessa samhällsinsatser 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 släppa sina certifikat – i sig en enorm kapitalförstörelse. Detta står i bjär kontrast till de aktiviteter som Luftfartsstyrelsen, på regeringens uppdrag, gör för att höja säkerheten hos allmänflyget i form av H 50 P.

I och med att klubbar försvinner och flygtidsuttaget minskar, försvinner också det kommersiella underlaget för att distribuera flygbensin i små kvantiteter och långa avstånd. Detta problem har vi i Sjöbo Flygklubb redan märkt av genom glesare turtäthet något som tvingar oss att tanka större kvantiteter vilket kräver god ekonomi.

Med klubbarna försvinner naturligtvis de små flygfälten som med sin bränsleservice utgör grunden för många små flygföretag och det lokala näringslivets kommunikationer. Konsekvensen av detta medför att flygsäkerheten utarmas för dem som fortsättningsvis

fortfarande flyger. En brist på tankningsmöjligheter är förödande på flygsäkerheten. Luftfartsstyrelsen har i sitt H 50 P program, tryckt ytterst hårt på bränlsebristproblematiken. Ånyo ignoreras säkerhetstänkandet i detta betänkande. Många flygfält skulle, även i en krissituation, kunna utgöra en utmärkt bas för hjälpflygets insatser av olika slag.

Utbildningsinvesteringar

Flygskolor bedrivs även i klubbregi. Sjöbo Flygklubb som exempel har bedrivit skolverksamhet sedan mitten 70-talet och under denna tid utbildat några hundra piloter. Ett antal 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, endera i form av modellflyg eller segelflygverksamhet.

Ekonomiska konsekvenser
En enkel enkät hos remissinstanser som är icke branschkunniga, visar att man helt förbisett kopplingen mellan bränsleskatten och nyttoflyget, exempelvis brandflyget, trots att man anser brandflyget vara en viktig funktion. Samma gäller för havsövervakning och övrig hjälpflygverksamhet. I Sverige har vi mer än 200 mil kustlinje samt havsytor som är stora. För Sjöbo Flygklubbs del övervakar vi hela Östersjön, från Sverige till Bornholm i öster, Tyskland i söder samt Själland i väster. Denna övervakning sker mellan tre till fem dagar i veckan åt Marindistriktet. Detta gäller dessutom våra kollegor som övervakar övriga delar av vårt forsterland.

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:

1. En kostnadsökning av den föreslagna storleken skulle minst halvera det totala flygtidsuttaget.

2. Halva flygplans- och helikopterflottan måste på kort tid avyttras, uppskattad förlust 500Milj.

3. Storleksordningen 200 flyglärare och mekaniker blir arbetslösa.

4. Ett antal företag som arbetar med flygplansservice får läggas ned.

5. Flygsäkerheten äventyras

6. Minst 25 småflygplatser upphör

Sannolikt kommer ett stort antal certifikat, av totalt ca 6000 st, att förfalla då man ej längre har råd eller möjlighet att flyga. En privatpilotutbildning kostar idag från 100 000:- och uppåt i storstadsregionern och det skulle vara förödande att friställa dessa personer från flyg-verksamhet, efter en, för en privatperson, ganska stor investering. 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.

Storstadsregionerna kommer sannolikt att beröras i mindre grad – det är dock inte där som brand- och hjälpflygpiloterna rekryteras i första hand. Pilotrekryteringen för havsövervakning

och hjälpflyg, sker vanligast i mindre städer och kommuner och då på helt ideell basis, likt Hemvärnet.

Konkurrensförskjutning

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. Dessvärre kostar en ny 4-sitsig enmotormaskin med dieselmotor, dvs. den typ som används av flygklubbarna idag, ca SEK 3 Mkr. En, för de flesta små flygklubbar helt otänkbar summa, särskilt mot bakgrund av den ekonomiska osäkerhet om kommande bränslebeskattning som föreligger. 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. 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 håller till i det marknära skiktet, vanliga flyghöjder är 450 – 900 m. Det lätta flyget förbrukar 5 miljoner liter/år. Många av de vanligaste klubbflygplanen drivs med miljövänlig alkylatbensin som dessutom är blyfri, vilket visar att flygklubbar generellt försöker ta sitt miljöansvar, icke att förglömma.

Med stöd av vad ovan anförts, kommer liggande förslag att verka förödande på den flygverksamhet med bensindrivna kolvmotorflygplan som finns idag. Snedvriden konkurrenssituation föreligger, flygsäkerheten sätts mycket lågt och en utarmning av kompetens och erfarenhet som icke gagnar det svenska samhället kommer att uppstå. Till detta skall läggas den kapitalförstöring/förlust som uppstår på grund av att man från departementets sida verkar vilja gå en synnerligen enkel och ogenomtänkt väg för att möta EU-kommisiomnens åläggande om beskattning av flygbränsle som används för ren nöjesflygning.

Förslaget bör omgående dras tillbaka och en konsekvensutredning genomföras där man tar hänsyn till ovan framförda argument, innan ett nytt förslag läggs fram.