Till: Finansminister
Anders Borg

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle
Dnr Fi2008/432

Örestens Flygklubb

……..
Sture Johansson Ordf.
Örestens Flygklubb
Box 2111
511 02 Skene

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.
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 – 30% per timme kommer medlemmarna inte längre ha råd att upprätthålla sin nödvändiga flygtrim och tvingas släppa sina certifikat – i sig en enorm kapitalförstörelse.

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.** Vår flygklubb har som exempel har bedrivit skolverksamhet under många år och under denna tid utbildat ett hundratal 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** t ex modellflyg, flygplansbyggen 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.

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. 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 akrylatbensin, se nedan.**

Det verkar som EU nu skall bestämma vilka skatter som skall tas ut i Sverige. Detta är inte riktigt så vi uppfattade det politiska budskapet när vi röstade för ett inträde i EU.

Energipolitik där man hänvisar till utsläppen av NOx och CO2 och skall införa en skatt så **slår på 1% av verksamheten** och då med hänvisning till rättvisa inom EU.

Sedan man kan undra på vilket sätt det är rättvist att jag skall betala energiskatt om jag själv flyger till Frankrike på semester, medan **samma semesterresa med ett charterflyg inte skall beskattas.** Om vi tar en rundtur med ett inhyrt flygplan inom Sverige så skall det beskattas. Om vi istället tar charter till Thailand och hyr ett flygplan där då blir det ingen energi skatt varken på resan dit eller den vi energi som vi förbrukar i Thailand.
Det finns ingen direkt koppling mellan bensin och nöjesflygning, eller menar man kanske att det inte räknas som nöje att åka på chartersemester!?

Miljöpolitiskt så kommer skatten att driva den kommersiella verksamheten från bensin till Jet-A1, vilket kommer att öka utsläppen efter som de turbin-motorer som idag kan använda Jet-A1 förbrukar mer bränsle per timma.

Miljöpolitsikt så finns det stor risk för att detta beslut kommer att krossa Hjelmco, vilket, vad vi vet, är ett svenskt företag och det enda företaget i världen som levererar godkänd flygbensin utan bly.. Detta kommer att medföra att flyget kommer fortsätta släppa ut blyad bensin till stor lycka för Shell, BP och Statoil och till skada för alla människors hälsa.
Idag använder vi och de flesta andra flygklubbar Hjelmcos bränsle så vi har **redan gjort** ett bra bidrag till miljöns fördel.

Skall flygbränsle beskattas borde i så fall allt beskattas med samma skattesats i kr/liter dvs även Jet-A1, alltså allt eller inget.

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