Till: Finansminister Anders Borg

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle Dnr Fi2008/432

Svaret avgivet av
Svenska Konstflygförbundet
Box 7085
103 87 Stockholm

Rent principiella invändningar
Det kan inte vara riktigt att beskatta all flygbensin, 4,3 miljoner liter, när bara 0,5 miljoner liter går till **privat nöjesflygning**. Siffrorna talar ju sitt tydliga språk, att resten är att betrakta som kommersiell flygning och inte en försumbar andel heller. Största delen av den kommersiella verksamheten bedrivs förvisso med maskiner som använder flygfotogen, men förslaget kommer att få kraftigt snedvridande effekter på dem som faktiskt använder flygbensin.

Det gränsdragningsproblem man försöker komma runt när det gäller **flygbensin** förringas när det kommer till **flygfotogen**. För flygfotogen tänker man sig separera på privat och kommersiell flygning ur beskattningssynpunkt. Även om omfattningen av den privata delen är liten idag, så kommer alla frågetecken att behöva rätas ut. Dessutom kan man anta att omfattningen av privat nyttjande av flygfotogen kommer att öka (moderna dieselmotorer), varför gränsdragningsproblemet kommer att accentueras allt eftersom. Det talar för att problemet ska lösas även för flygbensin, nu på en gång innan beskattningen införs.

Påverkan på svenskt allmänflyg
Att timpriset för ett klubbplan ökar med 200 kr är bara ytterligare en börda som läggs på allmänflyget. 1999 kostade en flygtimme (på den flygklubb författaren var verksam vid) 400 kr, nu kostar samma plan 960 kr. Detta är en våldsam kostnadsutveckling föranledd framför allt av rent administrativa åtgärder och avgifter från Luftfartsstyrelsen. Detta är bekymmersamt, för myndigheterna missar fullständigt det värde som allmänflyget har för samhället.

Vi pratar dels om det faktum att människor engagerar sig i en fullt legitim fritidsverksamhet, med föreningsliv, ideella insatser, socialt engagemang likväl som en rejält ökad utbildningsnivå – flygning och flygteknik. Det är faktiskt rätt mycket kunskap som krävs för att flyga runt i lufthavet.

Vi pratar dels om de insatser som svenska privatflygare gör för samhället i form av t.ex Frivilliga Flygkåren – brandflyget, hemvärnsflyget, insatsflyget, krisberedskap.

Och inte minst pratar vi om det stora värde svenska flygklubbar bidrar med i form av underhåll av infrastruktur. Alla dessa flygfält som plogas, klipps och sköts om av ideella insatser, så att **alla** kan landa och få service där – inte minst bensin.

Särskilt Finansdepartmentet och Finansministern borde bekymmra sig om den kapitalförstöring som orsakas av ivern att hämta in 19 miljoner kronor per år (2 miljoner om bara privatflyget beskattas). **Om skatten får bara en enda flygklubb att ge upp och lägga ner sitt flygfält är det en mycket större förlust än vad man får in i skatt**. Här passar det bra att dra upp idiotin att bygga bostäder på F18 Tullinge och F8 Barkarby – de två kvarvarande hårdgjorda allmänflygfälten i Stockholm som lagts/läggs ner, och där man inte ens tänker gräva upp banorna för att det blir för dyrt. Man baxnar. Samhällsförlusten av att flygfälten läggs ner kan räknas i hundratals miljoner kronor – fälten behövs och måste byggas någon annan stans.

Påverkan på Svenska Konstflygförbundet
Svenska Konstflygförbundet ägnar sig åt att främja och utveckla avancerad flygning i Sverige. Det kan tyckas vara en liten och obetydlig verksamhet, men det är ett misstag att se det så. Staten och Luftfartsstyrelsen har ett program (H50P) för att minska olyckor och dödsfall inom allmänflyget i Sverige. En mycket lovvärd satsning som också har lyckats minska olycksfrekvensen. Det senaste utskicket handlade om stall och spinn, och att många olyckor sker i låg fart på låg höjd när rodren, av okunskap, hanteras fel och resulterar i stall och spinn. Det är här som Svenska Konstflygförbundet kan göra en insats. Förbundets medlemmar har tillgång till flygplan som är lämpliga att öva just stall och spinn i, och förbundet verkar för att utbilda fler instruktörer i avancerad flygning. Den vanliga allmänflygaren har därmed tillgång till flygplan och instruktör för att rent praktiskt få förståelse för vad H50P talar om.

Att flyga med konstflygplan är dyrare än med vanliga Cessna och Piperplan. Det har flera skäl, men ett är att de har relativt starka motorer som går på full effekt hela tiden. Det gör att den föreslagna skatten slår extra hårt mot just Svenska Konstflygförbundets verksamhet. Det blir ännu högre timkostnader. Detta kommer att ännu mer motverka den vanliga allmänflygarens ekonomiska möjlighet att fortbilda sig i stall och spinn. Rekommendationerna från H50P blir lästa, men den riktiga förståelsen inträder som vanligt inte förrän man får prova själv.

Slutsatsen är att skattesatsen motverkar det egna önskemålet om än mer välutbildade och kompetenta allänflygare, och återigen förstör man ett stort kapital med en i sammanhanget försumbar skatteintäkt. Det är inte smart.

Svenska Konstflygförbundet yrkar på att förslaget dras tillbaka och omarbetas till att omfatta endast ren privatflygning.

Nils Jönsson
Kassör Svenska Konstflygförbundet