S. Martin

Västerås 2008-01-24

Finansminister Anders Borg,

Finansdepartementet,

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle dnr Fi2008/432.

Det är med bestörtning jag har tagit del av föreliggande förslag om beskattning av flygbränslet för bensinmotorer (men icke för diesel/Jet-motorer).

Jag har under många år varit verksam som pilot på mindre, s.k. allmänflygplan inom mitt arbete. Jag har till stor nytta för mitt företag kunna använda det som ett mycket kostnadseffektivt transportmedel. Dels för affärsresor, ensam eller med kolleger till en mängd olika orter inom de Nordiska länder och även delar av Europa. Det har då varit fråga om ett konkurrenskraftigt sätt att resa en eller flera på samma uppdrag där de kommersiella alternativen har varit få eller oftast inga, som medgett en rimlig restid.

Jag har dessutom i mycket stor omfattning svarat för flygleverans av viktiga reservdelar till processindustrier, med avsevärda stilleståndskostnader. Som exempel kan nämnas pappersbruk, oljeplattformar, kärnkraftverk och gruvor. Där timkostnaden för ett stillestånd ligger på emellan några hundratusen till över en miljon.

Att flygtimpriset genom införande av bränsleskatt stiger med 25-30 % saknar kanske betydelse för denna typ av kunder. Problemet är att den/de flygplan jag hyr för ändamålet kommer att försvinna och därmed min möjlighet att hjälpa svensk industri i krissitationer. De flesta av sådan serviceutryckningar kan klaras av med kommersiella transporter (typ Jetpak) men det finns en nisch som inte kan hanteras av dessa. Där de inte kan utföra transporten snabbt nog p.g.a. tillgängliga transportmedel. Det är där jag kommer in i bilden. Sålunda har jag under många år kunna bidraga med högst avsevärda kostnadsbesparingar för dessa processindustrier. Något som jag, om och när skatten införs, tvingas upphöra med. Kan nämna att för dessa flygningar krävs bra och välutrustade flygplan med viss lastkapacitet och med en bra räckvidd. De är de maskinerna som först kommer att säljas ut oc försvinna från landet. De har redan idag en bräcklig ekonomi genom en massa andra pålagor som ålagts dem ifrån myndigheternas sida. De tål inte en till. Det är bara en fråga om enkel matematik och ekonomiskt sunt förnuft.

En sekundär verkan av flygbränsleskatten blir utan tvivel att tillgången på flygbränsle kommer att minska och att därmed en del flygningar inte går att genomföra p.g.a. bristande tillgång till tankningsmöjligheter. En tertiär verkan kan bli att vissa piloter lockas att chansa med för små bränslereserver med olyckor som följd.

Det är ironi i att det forna Sovjet med sin centralstyrning försvunnit och nu återuppstått i skepnad av EU. Moskva har flyttat till Bryssel! I Ryssland går man nu motsatt väg och planerar släppa sitt luftrum fritt. Redan nu har allmänflyget börjat spira inom den Ryska Federationen. Så de svenska flygmaskinerna kan enkelt säljas österut. Och kanske en del piloter följer efter för att få tillfälle kunna flyga.

Dybecksgatan 23 C
722 22 Västerås

Tel.:021 – 13 22 23
Mobil: 070 – 538 82 22
E-post: 021132223@telia.com

Inom pilotkretsar är det väl känt att de kommersiella flygbolagen helst vill se att allmänflyget försvinner helt och hållet och att de ensamma får förfoga över lufthavet. En kraftig lobbyverksamhet har bedrivits i denna riktning inte bara inom EU utan även i USA. Man kan tänka sig att den yrkesmässiga vägtrafiken börjar med samma sak. Endast lastbilar, bussar och taxi får köra på våra motorvägar medan privatbilisterna hänvisas till småvägar runt omkring. Detta är verklighet för oss som flyger. För att överhuvudtaget få flyga på sträcka har vi tvingats till dyra investeringar i utrustning påbjudna av myndigheterna. Utrustningar med tvivelaktigt värde ur flygsäkerhetssynpunkt. Men då alla politiker verkar vara flygrädda så går de med på alla förslag och krav som ställs från myndigheternas sida.

Alltså kan man genom införande av en, i och för sig meningslös och marginell skatt, och därigenom få bort oss ifrån luften så har man gjort det enkelt för sig. I stället för att lösa den uppgift man är tillsatt för, så eliminerar men det. Att bota mjäll genom att hugga av huvudet.

För många kommersiella taxiflygföretag vilka opererar med mindr tvåmotoriga pland innebär skatt enligt förslaget ett slut på deras verksamhet. Antingen tvingas de till att byta till turbindrivna flygmaskiner eller helt enkelt upphöra med sin verksamhet.

Allmänflyget har under lång tid varit en plantskola för yrkespiloter. Många har fått sin grundutbildning hos flygklubbarna och är nu flygkaptener vid de stora flygbolagen. Man kan lugnt räkna med att denna försörjning av piloter kommer att upphöra inom landet. Dels p.g.a. att kostnaden för ett certifikat blir för hög, dels för att antalet flygskolor kommer att minska högst avsevärt. Utbildningen av piloter kommer troligen att upphöra inom landet och flyttas till USA. För de som har råd. Alternativt så kommer svenska flygplan i framtiden bemannas av piloter ifrån andra länder.

Allmänflyg brukar ofta felaktigt betecknas som en hobbyverksamhet och de flygplan vi använder som ”sportflygplan”. Inget kan vara mera felaktigt. Förvisso förekommer det en del hobbymässigt nöjesflygning men en stor del är nyttoflygningar som utförs av piloter som använder ett flygplan i sitt arbete för tjänsteresor. En verksamhet som av någon anledning ogillas av Luftfartsstyrelsen. Kan det bero på att för varje sådan flygning som genomförs förlorar ett flygbolag en biljett? Det är inte sant. Från Västerås kan jag flyga direkt till t.ex. Åbo på en och en halv timma vilket är lika med den tid det tar att köra till Arlanda samt incheckningstid. Tillkommer flygtiden med 40 minuter. Jag kan även medföra verktyg och instrument i mitt flygplan utan att behöva gå igenom besvärande säkerhetskontroller. Praktiskt och enkelt. Men flygbolaget får inte sälja en biljett. En sådan flygning kostar med ett flygplan som lastar 5 passagerare eller 400 kg last i dag c:a 6 300 kronor. Med bränsleskatt beräknar jag (fördubblat bränslepris) 8 400 kronor eller en ökning med 30%. Nu börjar det bli ointressant. Min chef kan godkänna det lägre priset, men inte det högre.

Frågeställningen är egentligen ganska enkel.
Vill vi ha allmänflyg/privatflyg i Sverige eller ej.
Om inte – inför föreslagen bränsleskatt.

Sven Martin
Tidigare Commercial Pilot, numera Private Pilot Licence. > 4000 flygtimmar och IFR-bevis.
Varit ordförande i Svenska Allmänflygföreningen (SPAF/AOPA Sweden)

Bilaga

Några exempel på nyttiga flygningar. Utförda som s.k. Firmaflygningar.

Reservdelar till Esbjerg, Danmark till oljerigg. Flögs vidare med väntande helikopter till plattformen. Stilleståndskostnad okänd.

Hämtat reservdelar i Mannheim, Tyskland till Visby där 3 båtar låg i hamn utan möjlighet att lasta. Stilleståndskostnad c:a 5000 kr/tim/båt.

Reservdelar från Helsingfors till LKAB, Kiruna. Stilleståndskostnad 1 miljon/tim.

Reservdelar till Piteå och pappersbruk. Stilleståndskostnad c:a 200 000 kr/tim

Reservdelar till Olkiloukto kärnkraftverk i Finland. Stilleståndskostnad 460 000 FIM/tim.

Reservdelar till Statoil raffinaderi i Bamble. Konsekvens: Stopp i Trollfältet. Kostnad ??

Reservdelar till värmecentral i Arboga. Fick köra med olja i stället för flis. Kostnad 16 000 kr/tim.

Reservdelar till Volvo, Torslandaverken. Otaliga uppdrag. Kostnad 5000 kr/tim

Reservdelar till Volvo, Oskarström (Ronneby, Otaliga uppdrag. Kostnad 5000 kr/tim.

Flugit mycket viktiga dokument från Västerås till Ronneby och vidare till Oslo för underskrifter i samband med konsortieavtal värt 3 miljarder.

Exempel på egna resor.

Med kunder till Göteborg för studiebesök. Avklarat på en dag i stället för 3 dagar (bil).

Rest till Paris ett antal gånger för arbete där. Även flugit vidare till Grenoble och Lyon i tjänsten. Samma tid och kostnad som för reguljärt flyg. Tidsbesparing och bekvämlighet.

Tjänsteresa Västerås – Mannheim – Zürich – Västerås för sammanträden.

Resa med specialist med omfattande teknisk mätutrustning till Mo i Rana.

Totala antalet flygningar omfattar c:a 3 500 timmar.

Vid införandet av bränsleskatten för denna typ av flygningar kommer de att upphöra. Inte så mycket p.g.a. den ökade timkostnaden utan p.g.a. att det kommer inte längre finnas flygplan tillgängliga. De ökade kostnaderna kommer att bäras av svensk industri genom längre stilleånd.

Dybecksgatan 23 C
722 22 Västerås

Tel.:021 – 13 22 23
Mobil: 070 – 538 82 22
E-post: 021132223@telia.com