LANDSKRONA FLYGKLUBB

Landskrona 2008-02-07

Registrator
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle, dnr Fi 2008/432

Landskrona Flygklubb får härmed avge följande yttrande över rubricerad promemoria. Vår inställning är att beslut inte ska fattas om införande av skatt på flygbränsle. Grunderna för vår inställning framgår av det följande.

Kraftigt ökade kostnader
Ett införande av skatt på flygbränsle skulle för flygklubbarnas del leda till kostnadsökningar med c:a 25 % av flygpriset. Redan idag är flygklubbarna hårt pressade av kostnadsläget på drivmedel mot bakgrund av det kraftigt ökade oljepriset. Flygklubbarnas och även piloternas kostnader har också ökat betydligt jämfört med de senaste åren då kostnaderna för myndigheternas tillsyn och certifikatutfärdande, landningsavgifter samt arvodena för läkarundersökningar ökat.

Flygsäkerhet
Den stora höjningen av flygklubbarnas flygpriser som blir verklighet om skatten på flygbränsle införs, kommer att leda till att privatflygarna flyger mindre. Som alla andra fritidsutövare har privatflygaren en budget inom vilken han eller hon måste hålla sig. En 25 % ökning av flygpriset leder därför till att han måste flyga mindre. Detta i sin tur gör att han kommer att vara i sämre flygtrim och att hans flygstatus kommer att försämras. Sammantaget kommer den minskade flygtiden att leda till en sämre flygsäkerhet och en ökad risk.

Ungdomsverksamheten
Många flygklubbar bedriver idag en omfattande ungdomsverksamhet, framförallt inom segelflygområdet. Redan nu är kostnaderna höga och man märker att den allmänna uppfattningen är att det är för dyrt att börja segelflyga. Segelflyget behöver bogserhjälp för att kunna komma upp i luften och för detta behövs det bensin. Den föreslagna ökningen av skatt på flygbränsle gör att kostnaden för ett segelflygcertifikat kommer att öka med flera tusen kronor. Det bör understrykas att allt funktionärsarbete i flygklubbsverksamheten sker på ideell basis och att kostnaderna i huvudsak är de för underhåll och flygbränsle. Om inte flygklubbarna tar om de ungdomar som är intresserade av flyg, vem gör det då. Hamnar de kanske på gatorna i de andra gängen ?

Rättvisesynpunkt
De privatflygare som flyger i flygklubbarna gör detta för att de har ett fritidsintresse. Med den föreslagna skatten blir kostnaden för många så hög att de tvingas att upphöra med sitt flygande. Kanske lägger de istället sina pengar på fritidsresor med charterbolagen, ett enligt förslaget även i framtiden obeskattat flygnöje. Var finns den egentliga skillnaden i dessa två sätt att flyga. I det ena fallet utgår skatt, i det andra inte.

Flygbensinpriset kommer efter en prishöjning att kosta mer än bilbensin räknat per liter. De som använder bilen för resor och fritidsintressen, en icke ringa andel av befolkningen, kan göra detta för en lägre kostnad än privatflygaren. Var finns rättvisan?

Blivande yrkespiloter
De elever som kommer från något flyggymnasium eller från Trafikflygarskolan behöver efter sin utbildning samla mycket flygtid för att nå en sådan kompetens att de blir attraktiva för flygbolagen. Dessa flygtimmar förvärvar piloterna i flygklubbarna, timmar som piloterna betalar själva. Med ökade kostnader kommer sannolikt en hel del piloter att välja en annan yrkesbana. Kan det i framtiden komma att uppstå en brist på piloter ?

Den ideella verksamheten
Alla flygklubbar bedrivs idag som en ideell förening. Alla i verksamheten arbetande funktionärer betalar själv sin flygtid och får heller ingen ersättning för sina insatser. De svenska flygklubbarna skiljer sig helt från de flygklubbar som finns bl.a. i övriga EU. De senare har endast flygklubben som samlingsorganisation för ett antal personer med privata flygplan som bara flygs av ägarna. Flygklubbarna i Sverige äger flygplanen och tillhanda-håller flygplanen till medlemmarna till självkostnadspris. Detta innebär att man inte behöver vara rik för att flyga. Om kostnaden för att flyga nu blir för hög kommer naturligt nog färre personer att vilja verka i föreningen och istället lämna sina poster för att göra något annat. På sikt innebär detta att vi inte längre kommer att ha några flygklubbar kvar.

Kapitalförstöring
Men den föreslagna kostnadsökningen kommer behovet av allmänflygplan i Sverige att bli mindre. Flygklubbarna måste då sälja en del av sina flygplan på en marknad där priser kommer att falla kraftigt. Flygklubbarna kommer att få vidkännas stora påfrestningar på sin ekonomi med en uppenbar risk att de inte kommer att överleva.

Social funktion - klasskillnader
Många flygklubbar har i likhet med andra idrottsorganisationer en stor social funktion. Man träffas i flygklubben för att flyga men även för att umgås och språkas vid. Man träffas över generationsgränserna där äldre medlemmar kan vara goda förebilder för de unga medlemmarna. När verksamheten i flygklubbarna nu minskar kommer en nyttig social verksamhet att gå förlorad. Endast de som är rika kommer att finnas kvar.

Antal flygplatser
Många mindre flygplatser drivs idag ideellt av flygklubbarna. Om flygklubbarnas verksamhet upphör eller minskar kraftigt, kommer det inte heller att finnas något underlag för att bedriva flygplatsverksamhet. Detta leder i sin tur till att flygplatserna upphör och att infrastrukturen försämras.

Stöd åt det allmänna
Sveriges flygklubbar är verksamma inom Frivilliga Flygkåren, FFK. FFK lämnar sitt stöd till det allmänna vid katastrofer, oljeutsläpp, översvämningar, skogsbränder m.m. Om antalet piloter och flygplan minskar, kommer möjligheten att stödja samhället också att minska. Det stöd som lämnas kommer dessutom att bli dyrare för samhället.

Samhällsekonomin och det fiskala intresset
Flygbensinen omsätter 5 miljoner liter per år. På dessa liter skall det införas en skatt. Det kommersiella flyget omsätter en miljard liter flygfotogen. Denna miljard liter beskattas inte. Vore det inte bättre att istället belägga flygfotogen med skatt ?

Rådets direktiv
I direktivet anges att befrielse från skatt medges annat än ”privat nöjesflyg”. En stor del av flygningen i flygklubbarna är annat än sådan privat nöjesflygning som anges i direktivet. Det handlar om utbildning, flygning för bibehållande av certifikat, flygning för det allmänna, flygning i tjänsten, bogsering av segelflygplan etc. Om regeringen hade velat hade det varit möjligt att undanta ett stort antal liter flygbensin från beskattning.

Sammanfattning
Den föreslagna skatten på flygbensin ger en väldigt liten intäkt till staten men skapar en mängd nackdelar och problem, av vilka en del framförts ovan. Det finns i andra EU länder ett stort antal undantag från regler som omfattas av de olika direktiven. I vissa länder är detta snarare regel än undantag. Om regeringen hade haft viljan att rädda privatflyget och flygklubbarna så hade det också varit möjligt att göra detta. Varför vill man inte ?

Enligt uppdrag

Landskrona Flygklubb
Tommie Rasmusson
Ordförande