Den 5 februari 2008

Till: Finansminister Anders Borg

Remissvar PM om beskattning av flygbränsle
Dnr Fi2008/432

Avsändare:
Magnus Barkelund
Sköldmögatan 4
53141 Lidköping

Hej!

Jag har gjort en personlig konsekvensanalys på förslaget om beskattning av flygbränsle för privat bruk.

Sverige är ett glesbefolkat land med 22 invånare/km^2 jämfört med Tyskland som har 236 inv/km^2. Sverige är ett stort land på 450km^2 och för de flesta företagen är det negativt att ha en liten befolkning på en stor yta. För att kompensera detta måste vi ha ett extremt bra transportsystem som kan knyta samman FÖRETAG-FÖRETAG och FÖRETAG-KUNDER.

Järnvägen med framförallt X2000 fungerar bra ibland men det bror på var man bor och vart man ska. Ett exempel: Idag 5 februari skall jag vara på ett möte i Kalmar kl 9-16 och då jag bor i Lidköping ser mina transportalternativ ut så här (förslag enligt vägverkets reseplanerare):

Transport-sätt	Start kl	Framme kl	Start kl	Framme kl	Restid	Byten	
Bil	03:36	09:00	16:00	21:36	11:00	0	Ev. starta dagen innan
Buss-Tåg	05:47	10:53	17:08	22:31	10:29	7	Kommer 1:53 för sent

Att flyga reguljärt går inte från Lidköping men att flyga med ett litet 4sitsigt normalklassat flygplan från Lidköpingsmotorflygklubb går. Att flyga med deras Piper28 tar 01:35. Reseplanen ser ut följande:

Start Lidköping	07:00	TAXI	16:00
Landning Kalmar	08:35	Start Kalmar	16:30
TAXI	08:50	Landar Lidköping	18:05

Den totala restiden blir ca 4 timmar för flyg mot 11 timmar för det troliga alternativet som är bil. Det är för övrigt ingen trafiksäker bilist som åker hem efter 18 timmars arbetsdag. Ett litet flygplan halverar generellt sett restiden jämför med bil. Skall svenska företag växa måste regeringen hjälpa till med ett så viktig transportmedel som småflyg.

Nu kanske inte det drabbar ett företag så hårt att flygbränslet beskattas men flygklubben som äger planet har via beskattningen blivit tvunget att höja sitt timpris för flygplanet. Flygklubben och dess medlemmar har redan tidigare set avgifterna för luftvärdighet, certifikat, läkarundersökningar, utbildning mm rusa i höjden under de senaste 8 åren och konsekvensen har blivit att flygplanen stått kvar på marken. Detta har resulterat i försäljning av ett plan redan. Enligt förslaget kommer kostnaden för en flygtimme öka med 22%. Detta kan få svåra konsekvenser för en ideell förening och alvarliga säkerhetsproblem för individuella piloter som inte har råd att hålla god status på sitt flygande. Enligt en utredning såg man att en pilot oavsett ackumulerad total flygerfarenhet som flyger mindre än 5 timmar i månaden råkar ut för fler incidenter. 5 timmar i månaden kommer att

kosta 12 000kr extra per år i bara bränsle skatt. Och detta drabbar redan en kår som har extremt höga utgifter. Om flygklubben säljer sitt sista normalklassade plan finns inga små billiga plan tillgängliga för företag med anställda som har flygcertifikat att tillgå. Detta lilla plan har hjälp lokala företag med effektiva resor till grannländer som Tyskland och Norge. Man bör inte undanröja de små företagens på landsbygdens bästa transportmedel.

Rekryteringen av piloter till svenska flygbolag har historiskt gått via flygvapnet men har på senare tid skiftat över till privata flygskolor. Ett kommersiellt certifikat kostar idag ca 1 000 000kr i egen investering (egen kalkyl). Efter utbildningen behöver piloten samla på sig erfarenhet genom flygtimmar vilket oftast sker i en flygklubb. För att bli en attraktiv aspirant på ett flygbolag behöver man komma upp i ca 1 000 timmar. Om varje timmer kostar 200kr mer kommer det att kosta individen 200 000kr mer. Dvs 1 milj kr i utbildning och ca 1 milj kr i kompetensutvecklingskostnad + 200 000 kr i bränsle skatt. Svenska flygbolag står inför stora pensionsavgångar men det kommer inte att finns några aspiranter som kan efterträda dem.

Historiskt sett har Sverige varit med i flygets utveckling, Skall vi nu satsa på en svensk avveckling? Med ett ökat flygande kommer flygklubbarna att få ekonomi att köpa miljövänligare flygplan den dagen industrin utvecklat dem. Regeringen bör hälla olja och inte grus i maskineriet. Hjälp svenska företag att ta fram miljövänligare flygplan som sedan kan fasas in och ersätta dagen flygplan. Se möjligheterna med små flygplan för Sverige.

Utan flyget stannar Sverige.

Hälsningar

Magnus Barkelund
Pilot i Lidköping