Remissvar angående beskattning av flygbränsle dnr Fi2008/432

Till:
Finansminister Anders Borg

Från:
Jörgen Åstrand
Sofiavägen 3 A
222 41 Lund

Jag vill härmed å det kraftfullaste protestera mot planerna på en höjd skatt på flygbensin. Den beskattning som föreslagits kommer att leda till ett stort antal oönskade effekter som man inte tagit hänsyn till, samtidigt som de statliga intäkterna blir obetydliga.

Själv flyger jag en Piper Cub från 1944. Detta tvåsitsiga flygplan har en framträdande roll i vår nutidshistoria- den var med och besegrade nazityskland under andra världskriget som artillerispaningsplan på de allierades sida. Varhelst jag kommer med detta plan väcks uppmärksamhet och glada minnen hos åskådare. Otaliga är de ungdomar och äldre passagerare som efter en tur med mig fått nytt intresse för och ny kunskap om flyg och vår nutidshistoria som på olika sätt kommer samhället till godo.

Jag förnekar inte att jag flyger för mitt nöjes skull, även om jag vill tillägga att den sinnesro det ger mig definitivt gör mig till en bättre ortoped- och handkirurg, vilket också kommer samhället tillgodo. Jag får också dagligen bevis för att även de som ser (hörs gör en Continentalmotor på 65 hästkrafter från 1944 knappt alls) mitt lilla gula flygplan blir uppiggade och inspirerade, inte bara vänner och bekanta utan även de grannar som bor omkring det gräsfält jag opererar från.

En grundläggande förutsättning för min och andra privatflygares verksamhet är att den sker regelbundet, annars försämras ”flygtrimmet”, dvs pilotfärdigheterna och riskerna med flygningen ökar. En Piper Cub med 65 hästars motor är i detta avseende idealisk, bränsleåtgången och därigenom kostnaderna har hittills varit låga vilket inbjuder till mer och därmed säkrare flygning. Det har under flera år bedrivits arbete i ett av luftfartsverket initierat projekt kallat H50P med ungefär den innebörden. Syftet är att minska haverierna i samband med privatflygning. De utskickade informationsbladen i all ära, det som ger säkrare piloter är mycket och regelbunden flygträning och regelbundna kontrollflygningar med flyglärare, som de nuvarande certifikatsreglerna också föreskriver.

Den skatt på flygbensin som nu föreslås kommer att ge flera oönskade effekter, nedan några exempel:
För egen del:

1: Minskad möjlighet till flygning pga ökade kostnader och därigenom sämre flygtrim med ökad risk för haveri.

2: Risk för att jag får sälja flygplanet pga ökade kostnader, sannolikt blir det i så fall en försäljning till utlandet. Den kände Albin Ahrenberg importerade min Cub till Sverige 1946 och därigenom försvinner ännu ett stycke aktiv flyghistoria ur landet.

3: Minskad möjlighet till ungdomsverksamhet i Lunds Flygklubb, där jag är ordförande och flyger med ungdomar som anmält flygintresse.

Generella:
1: Försämrat flygtrim på alla privatflygare och ökat antal haverier. Ju dyrare flygning, ju mindre flyger man. Ju mindre man flyger, ju sämre pilot.

2: Ökad skatt på flygbensin kommer att medföra att man i ökad utsträckning kommer att använda bilbensin. Denna bränslehantering medför i sig ökade risker:
- Piloter frestas använda bilbensin även i flygmotorer som inte lämpar sig för det pga att priset för flygbensin blir högt.
- Alkohol inblandningen i bilbensin kan medföra motorstörningar med haverier som följd.
- Bränslehanteringen kommer i större utsträckning att ske via dunkar med ökad risk för kondens, spill, miljöpåverkan etc.

3: ”Äldre” flygplan som kräver flygbensin kommer att användas i mindre utsträckning, priserna på flygning och flygcertifikat går upp och flygklubbar som redan idag har små marginaler i sin verksamhet får upphöra.

4: Ännu färre privatflygare vilket leder till färre lokala flygplatser med tankningsanläggningar- färre tankningsmöjligheter- ökad risk för haverier pga bränslebrist (redan en av de vanligaste haveriorsakerna).

Flyg är en dyr hobby. Därför dras ofta slutsatsen att de som ägnar sig åt flyg är ekonomiskt ytterst välbeställda. Så är emellertid sällan fallet- de flesta är entusiaster som genom att försaka annat kan ägna sig åt den verksamhet man brinner för.

Om syftet med denna beskattning är att befrämja bättre miljö finns betydligt bättre styrmedel. Det finns redan starka intressen för och pågående utveckling av mer miljöinriktat flyg, tex med elektriska motorer (se exempelvis http://www.pipistrel.si/news/739). Att subventionera sådan utveckling är betydligt mer effektivt än att höja redan höga driftskostnader för befintligt flyg. Inom flyget måste allt utvecklingsarbete dock bedrivas med viss försiktighet eftersom driftssäkerhet är en så utomordentligt viktig faktor. Aldrig så noggranna tester och beräkningar kan inte simulera fram alla de påfrestningar som några 100 timmars motordrift i ett flygplan ger.

Därför är det ytterst oklokt att med detta skatteförslag ”dra undan mattan” för alla de äldre men driftssäkra småflygplan som är i drift idag med miljöhänsyn som argument. Omfattningen och därmed miljöpåverkan är liten i förhållande till marktrafiken och de alternativ som är på väg kommer att

kunna lösa miljöproblemen. OM det finns någon befintlig marknad kvar att avsätta eventuella miljövänligare flygplan på, förstås!!!!

Med vänlig hälsning/

Jörgen Åstrand
Sofiavägen 3 A
222 41 Lund

Jörgen Åstrand, MD, PhD
Hand/Upper Extremity Unit
Dep. of Orthopaedics
Lund University Hospital
Sweden