Bränsleskatten och flyget Riksdagsman Sven Bergström 08 01 22

Då vårt samtal under gårdagen var av naturliga orsaker ganska kort och det mtrl som jag sände per mail har en mer övergripande uppläggning vill jag gärna ge lite bakgrund hur detta påverkar bl.a. skogsnäringen och oss i norrland.
Till att börja med så delar jag slutsatserna i Hjelmco Oils analys av påverkansresultatet. En viss nyansering är dock önskvärd.
Tyvärr är det nog så att antalet piloter som lägger av gör det inom kort och att det **snarare är 2000** än 1000 piloter (av de totalt ca 6000 som finns). Tyvärr så är nog också fördelningen sådan att det dels är de **äldre rutinerade piloterna** och att **det främst blir i norrlandsregionen som tappet sker.**
Flygklubbar och flygfält som f**örsvinne**r är väl snarare i underkant än i överkant. Varför hela flygklubbar snabbt skulle försvinna pga en kostnadsökning på 15 -30% per flygtimme kanske inte är självklart.
I en **flygklubb krävs ett stort antal personer** som arbetar med klubbens olika arbetsområden. Flygfälten är stora och skall underhållas, klippas , plogas osv , till detta behövs folk och materiel . Materiel som i sin tur kräver skötsel och underhåll.
Stora tankanläggningar som skall skötas, olika handhavandeförordningar som skall bevakas och efterföljas, besiktningar mm.
Byggnader och hangarer kräver tillsyn och underhåll.
Flygmaskiner som kräver tekniskt ansvarig personal, mängder med publikationer, servicebulletiner mm som skall följas upp och åtgärdas.
Klubbens måste ju också administreras, ekonomi som skall skötas, mängder av myndighetspålagor och föreskrifter som skall skötas utan minsta misstag.
Om antalet **klubbmedlemmar minskar till ett visst "kritiskt antal"** kommer arbets- och kostnads**bördan** att **bli för stor** för de kvarvarande och klubben måste **läggas ned**, maskinen säljas (vart och till vilket pris i detta scenario?) och **flygfältet** läggs **för fäfot** och kan inte längre användas.
Som du tidigare informerats om så har klubbarna under ett **antal år redan påverkats negativt** av avser flygtid, antal piloter och nyrekrytering beroende på mycket **kraftiga kostnadsökningar** som till stor del beror på myndighetspålagor.
Regelverken blir också allt mer belastande för den enskilde piloten.
Detta har i vår region medfört att det nu endast finns **ett fåtal piloter med kompetens att flyga tex brandflyg**, i Ljusdal 5 – 6 personer, Söderhamn ca 5 och Gävle ungefär lika många.
De flesta piloterna också i sådan ålder att de passerat" bäst före datum" för länge sedan.
Vid varje brandbevakningstur behövs 2 personer, pilot samt spanare/radiooperatör. Varje flygslinga tar ca 2 timmar, många gånger under besvärliga flygförhållanden. Om en brand upptäcks kan man behöva ligga kvar ovanför branden 1 timme till eller mer för att leda brandkåren till rätt och bästa plats.
En dag med hög brandriskprognos kräver 3 sådana turer och det bör vara lätt att förstå att det inte är självklart att dessa få piloter, som gör detta helt ideellt, skall orka med detta mycket pressande arbete.
Antalet **maskiner** befinner sig också på en **miniminivå.** Det finns nu 3 st i Hälsingland lämpade för brandbevakning.
Hudikklubben har lagts ned och Bollnäs och Edsbyn har sålt sina maskiner. Söderhamn har sålt en maskin och Ljusdal har tidigare sålt en maskin.
Som framgår av detta så är organisationen i nuläget mycket sårbar.
Det som sagts ovan utgör grunden till mitt påstående att detta skatteförslag utgör dödsstöten för brandflyget.

Det blir ju inte bara **brandflyget** utan **även havsövervakning** och möjligheterna till andra **samhällstjänster som försvinner**.
Ett motargument som kanske kan dyka upp är att merkostnaden pga skatteförslaget i samband med brandflygningen kommer att kompenseras.
Det är inte det som är problemet, för att leva upp till kraven som **brandflygare** måste **piloten** dels ha **några hundratal timmars flygerfarenhet** och dessutom var i flygtrim med **kontinuerlig flygträning**. Detta skall **piloten själv givetvis betala**.
Den omedelbara reaktionen hos 2 av våra (LFK`S) brandflygpiloter, när detta förslag förslag blev känt på må kväll, var att: **" Då blir det här det sista året jag flyger**". Den ene piloten med mer en 50 års flygerfarenhet och den andre med ca 25 år.

Helikoptrar.
Inom **skogsbruket** används ofta **små bensindrivna helikoptrar**. Vid **skogsplanteringar** fraktas plant i stor omfattning med helikopter, vid olika typer **av inventeringar, älgräkningar skadekontroller och persontransporter**.
Dessa maskiner drar ca 45/50 liter/timme och kostnaden skulle då öka med 300 – 600:-/timme med detta förslag – dvs en kostnad på ca 5 000:-/dag som förs över på skogsbruket.
Detta under förutsättning att helikoptrarna som nu kan använda våra klubbfält som bas för tankning och nattparkering !
Om klubbarna och därmed **fälten** hos oss och i Norrlands inland **försvinner** kommer dessa helikopterföretag att ställas inför **enorma logístiska** och **ekonomiska problem** och försvinner sannolikt från marknaden.

Nyrekrytering.
Ovanstående bild av dagsläget även utan den nya skattepålagan kan te sig mycket dyster och är förvisso bekymmersam men inte hopplös.
Det finns **ett flygintresse** även bland de yngre generationerna. **Ljusdals Flygklubb** bedriver, som ensam flygklubb i Hälsingland, **Flygskola** sedan mitten av 70-talet.
Vi **har f.n. 5 st elever** i åldern 22 – 40 år varav en ser detta som sitt första steg till **yrkespilot.**
Denna typ av utbildning utgör tillsammans med flyggymnasierna oftast grunden till rekrytering av yrkespiloter.
Om inte kostnadsnivån ökar drastiskt så kommer vi säkerligen även i framtiden att få nya elever som vill lära sig att flyga.
Om skatteförslaget går igenom kommer vår elevgrupp att drabbas av kostnadsökningar på 10 -20% för sin utbildning.

Jag hoppas att jag med detta har lyckats belysa konsekvenser av förslaget som vi kommer att se lokalt och som har stor betydelse för vår region.

Med vänlig hälsning
Kjell Hedlund, LFK