Finansdepartementet
Att: Finansminister Anders Borg
103 33 STOCKHOLM

Vår ref.: Leif Berthagen Er ref.: FM Anders Borg

Ärende: Remissvar PM om beskattning av flyg-bränsle Dnr Fi2008/432

Hej, jag yrkar på att detta avslages, vi har motiv & argument för undantag, förnuft bör råda se nedan,

Jag är nog en ganska vanlig senioregenföretagare (av ca 30.000 i landet av typen) i de flesta avseende, men i ett lite unik och definitivt på utdöende. Jag har i bolaget sedan ca 25 utfört många av mina tjänsteresor genom att flyga själv, tog A-cert 1982 och kompletterade med instrumentbevis året efter för att några år senare köpa ett eget begagnat flygplan modell större än klubbplanen, en Cessna 182 RG II. Detta är inte ett sportflygplan som man ofta talar om i oförstånd, utan ett effektivt **reseflygplan** som kan ta 3 passagerare, eller 200 kg last, och med nära 300 km/tim flyga t.ex. direkt till Ruhrområdet, Zurich, Paris, eller i Norden t.ex. nås då de väsentligaste delarna på 2 – 3 tim, som Stavanger t.ex. Jag kan utföra uppdrag medförande avancerad mätutrustning på ett kraftverk eller industri i Norge över dagen. Jag kan flyga ofta direkt till min kund till mindre flygfält nära som t.ex. till ABB i Ludvika, eller OKG i Oskarshamn på ca en timme mot 4 – 5 tim med bil ! Min bensinförbrukning med flygplanet är ca 1,5 l /mil men mycket effektivt och säkert.

Jag har under dessa år utfört mängder av expressuppdrag och räddat drift i kraftverk och industrier som support till Alfa Laval, ABB, Vattenfall med flera. Detta kan inte göras med bil, tåg eller reguljärflyg, av många orsaker, en är att jag måste medföra utrustning i några väskor som kostar miljoner som ingen vill försäkra eller ta ansvar för.

Under dessa år har jag efterhand konstaterat att kostnaderna ökar lavinartat, pga myndigheter, regler, certifieringskrav, skatter, och på senare år dessa byråkrater i Brussel som Ni politiker för länge sedan förlorat kontrollen över, de jobbar stenhårt på att bygga ut sina byråkratier och hittar på nya regler och bestämmelser varje dag, detta leder senare till kostnader. Flysäkerheten har endast marginellt förbättrats och i praktiken fungerar flygunderhåll, och flygning på samma sätt som för 25 år sedan, men det har tillkommit massor av papper och därmed enorma kostnader. Idag kan man säga att småflyg och i synnerhet det vi kallar firmaflyg (GA, General Aviation) i Europa/EU står nära en total nedläggning pga att kostnaderna håller på att bli orimliga, och volymen är nere på minsta kritiska massa för att hålla igång verkstäder, service, reservdelshållning. Det mesta kommer från USA idag.

I USA är det dock i det närmaste tvärt emot, privatflyg/firmaflyg har utvecklats och är idag i stark utveckling samt är ett viktigt inslag i effektiv affärsverksamhet.
I Europa har de enorma kostnadsökningarna, där bensinskatterna är en väsentlig del, flygbensinen i Europa kostar idag SEK 20:- per liter eller mera och konsekvenserna ser man tydligt på många håll där det tidigare fanns blomstrande verksamheter, företag för underhåll, service vid stora småflygfält ligger idag öde och många mindre fält har stängts.

För mig är det ett effektivt, säkert och även miljövänligt sätt att transportera mig eftersom jag bor 4 km från vårt lilla flygfält i Landskrona. Resorna idag är färre än förr för mycket klaras med internet, men de som genomförs är viktiga. Kostnaden för att hålla detta flygplan (bara ha det i hangaren !) är ca SEK 60.000:- per år med alla avgifter, skatter, försäkringar, servicekrav etc. och därtill kommer sedan driftkostnaden för drivmedel. Investeringen, eller kapitalkostnaden för denna maskin av 1980 års modell är ca 1 miljon, ett nytt från USA kostad idag ca 3,5 miljoner (varav mera än hälften är kostnader för papper !!).

Vi har i Sverige världens mest miljövänliga småflyg bränsle som vi alla är mycket glada och tacksamma för att Hjelmco Oil förser oss med. Detta faktum borde vara ett argument starkt nog för att motivera ett undantag mot EU för en skatt i Sverige, därtill kommer alla andra argument; med att volymen för småflyg redan är nära kritisk massa, de långa avstånden i Norden, de allt sämre vägarna, brandövervakning och andra bruksflygverksamheter, utbildning och intresseskapande för att få fram piloter till försvar och kommersiellt flyg, och det har tidigare regeringar förstått och insett. Jag kan inte förstå att inte även en borgerlig regering som jag hoppats så mycket på skall kunna förstå detta.

Vi har redan ett stort problem i småflygbranschen, nämligen detta att alla gamla mekaniker från försvaret håller på att gå ur tiden och det finns ingen eller mycket lite återväxt. Det finns mycket mera att säga om detta men ingen orkar väl läsa det. Det är dock så att denna skatt kommer att leda till en halvering av klubbar, verksamheter, flygfält och många arbetstillfällen eftersom vi är så nära detta ändå. Nya regler från EU/Brussel har de sista åren orsakat investeringskrav på ca 40.000 per år för denna typ av flygplan som jag använder. Det behövs inte många droppar till för att denna bägare skall rinna över. Kostnaden för samhället med detta skatteförslag är mångfalt mycket större än den skatt man tror man kommer att få in, detta inser man med ett ganska litet mått av realism och sunt förnuft.

Vi som bor här nere i Skåne kan väl som sista utväg flagga ut till Danmark, eller USA reg. för att dra ned en del kostnader, men annars blir det nog att lägga av om inte kunderna vill betala……
Jag ber Er därför att besinna Er och lyssna på oss, se Er om i EU på erfarenheterna, konsekvenserna, detta kan sedan aldrig återkallas, det är som att lägga ned en stor industri. Vi talar även om synnerligen marginella inkomster för staten, och ytterst marginell miljöpåverkan!
Jag ställer gärna upp som rådgivare i frågan, jag har stor erfarenhet i alla aspekter.
Mvh
Leif Berthagen
VD, ägare och pilot *PS motorflyg är som bil, ett effektivt transportmedel, segelflyg är nöjesflyg*
A.I.A. ACCEDE AB