



*Aviation gasolines, turbo fuels & lubricants.*

Statsrådsberedningen  
Statsminister Fredrik Reinfeldt  
[registrator@primeminister.ministry.se](mailto:registrator@primeminister.ministry.se)

Sollentuna den 1 augusti 2012

### **Varför beskattas blyfri bensin som om den vore blyad?**

För drygt ett år sedan, den 21 juli 2011, skrev jag ett brev till Er med samma rubrik. Detta brev är fortfarande obesvarat och ärendet hänger trots upprepade kontakter fortfarande i luften uppenbart utan diarieföring och utan hänvisning till att ansvarig handläggare utsetts.

Med denna skrivelse hemställes att blyfri flygalkylatbensin snarast helt befrias från energi- och koldioxidskatt (pilotprojekt) alternativt beskattas såsom vanlig alkylatbensin miljöklass 1.

Dagspriset för flygbensin är 20-23 kr/liter inkl. skatter att ställas mot bilbensin som kostar c:a 14 -16:-- kr/liter inkl. skatter. Skatterna på flygbensin är 6:42 kr/liter.

Hjelmco Oil begär en skyndsam beredning eftersom lägre skatt för blyfri flygalkylatbensin ännu inte blivit infriat trots löfte i regeringens proposition 2007:08:122.

Vi begär att regeringen tar sitt politiska ansvar. Det har nu gått 4 år.

I slutet av denna skrivelse sker hänvisning till olika lagar.

Det känns verklighetsfrämmande att i dagens Sverige behöva läsa lag för regeringen, regeringskansliet, departement och berörda statsanställda.

**Vi motser bekräftelse på att detta ärende diarieförts och att ansvarig handläggare utsetts.**

#### **Bakgrund:**

Regeringen har i juni år 2005 givit Kemikalieinspektionen och Naturvårdsverket i uppdrag att generellt utreda användning av bly i varor och produkter och lämna förslag till bestämmelser.

I Kemikalieinspektionens rapport från 2007 nr 03/7 kapitel 12.4 och 14.4 beskrivs "Bly i flygbensin". (se bilaga 1)

---

#### HJELMCO OIL AKTIEBOLAG.

A private company.  
Registered office: STOCKHOLM, Sweden.  
Registered number: 556210-9156.  
V.A.T. ident. no.: SE556210915601.  
URL <http://www.hjelmco.com>

#### *Oil Terminal, Distribution & Services.*

Stuvargatan 9,  
SE-721 32 VÄSTERÅS, Sweden.  
Phone int. +46 21 12 31 76  
Fax int. +46 21 18 46 20  
Mobile phone int. +46 70 677 11 44

#### *Supply & Marketing.*

Runskogsvägen 4 B,  
SE-192 48 SOLLENTUNA, Sweden.  
Phone int. +46 8 626 93 86  
Fax int. +46 8 626 94 16  
Mobile phone int. +46 70 696 93 86

Båda utredningsinstanserna föreslår att vid införandet av beskattning av flygbensin är det även rätt tillfälle att utreda möjligheterna att genom differentiering göra det fördelaktigt att använda blyfri flygbensin.

Rapporten anger även i dess kapitel 15.4 (se bilaga 1), "konsekvenser av bly i flygbensin" att om en differentiering av skattesatser sker "bedöms miljöeffekten som märkbar och den samhällliga nettokostnaden som låg".

Rapporten har varit på remiss från Miljödepartementet (dnr M2007/1958/Kk) varvid vad Hjelmcö Oil känner till ingen remissinstans framfört något negativt mot möjligheten till differentierade skattesatser för flygbensin.

Även Skatteverket (dnr 131-435536-07/12) har framfört att det har inget att erinra mot detta (se bilaga 2).

Den första juli 2008 infördes efter påfordran från EU energiskatt och koldioxidskatt på flygbensin som används vid s.k. privat flygning. (Prop. 2007/08:122)

Propositionen beskriver bl.a. i § 6.2 att miljöbensin, dvs. oblyad flygbensin skall ha en lägre skattesats och miljöklass 2 nämns. Denna lägre skattesats har ännu 4 år efter lagens införande ej införts.

PROP 2007/08:122 § 6.2

införandet av skatten även medföra positiva effekter för miljön på grund av minskad bränsleförbrukning. Även det faktum att skatt tas ut efter olika skattesatser beroende på vilken miljöklass bränslet tillhör, bör påverka utsläppen. Flygbensinen finns i en blyad och en oblyad variant där den oblyade faller in under miljöklass 2 och den blyade inte uppnår kraven på miljöklassning utan behandlas som "annan bensin". *Vid införandet av skatten blir skillnaden i skatteuttaget 70 öre per liter.* Skillnaden kan medföra att den miljömässigt bättre, oblyade flygbensinen kommer att ta marknadsandelar från den blyade, i vart fall till den del detta är tekniskt möjligt. *(egen kursivering)*

Vi har i vårt remissvar till Finansdepartementet på förslag FI2008/432 för oblyad flygalkylatbensin begärt skattefrihet. Propositionen anger att detta tages upp vid annat sammanhang.

PROP 2007/08:122 § 5.1 sista stycket.

När en skatt på flygbensin införs kommer skatten att tas ut med olika skattesatser för blyad och oblyad flygbensin. För den oblyade flygbensinen är skattesatsen i dag 70 öre lägre än för den blyade. Skillnaden i skatteuttag kan medföra att den miljömässigt bättre, oblyade flygbensinen kommer att ta marknadsandelar från den blyade. Hjelmcö Oil

AB har hemställt om att regeringen hos EU ansöker om att bolagets oblyade alkylatflygbensin undantas från skatter och avgifter under en period av sex år och att skatte- och avgiftsfriheten inträder samtidigt som skatt införs för flygbränsle. *Den frågan*, liksom vad Luftfartsstyrelsen anført om behov av att utreda ytterligare skillnader i beskattning mellan blyad och oblyad bensin, *får dock behandlas i ett annat sammanhang*. Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1 § 5 samt 9 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. *(egen kursivering)*

EU:s energiskattedirektiv 2003:96 EG och lagen om skatt på energi avseende **flygbensin** saknar miljöklassning varför befintliga miljöbränslen för flyg idag kan beskattas som vanliga flygbränslen.

Exempel: oblyad flygbensin får beskattas som blyad flygbensin. Förbrukare i Sverige som använder oblyad flygalkylatbensin, som är ett miljöbränsle, betalar därför idag samma skatt som om bensinen vore blyad, en skillnad om 2:50 kr/liter i energiskatt.

Lagen om skatt på energi (1994:1776) medger lägre skattesatser **om blyfri flygbensin** klarar kraven för miljöklassning enligt avgasreningslag 2011:318 och drivmedelslag 2011:319. Men, som lagarna idag anger, är dess miljöklassningar anpassade till markfordonsbränslen och ej till flygbränslen, och flygbensin skiljer sig markant från motorbensin för bilar.

Så har även varit fallet i äldre lag 2001:1080 (som upphört att gälla den 1 maj 2011) som i bilaga listat olika miljöklasser av fordonsbränslen.

Positivt är att regeringen Reinfeldts proposition 2007/08:122 antagits av riksdagen *under förövändning* om lägre skatt för miljövänlig flygbensin och oblyad flygbensin. *Detta är i linje med bakomliggande EU - direktiv 2003:96 EG som i dess bilaga anger att blyfri flygbensin får ha en lägre skattesats än blyad flygbensin liksom COM 2007/869 (An Agenda for Sustainable Future in General and Business Aviation) där Kommissionen under punkt 64 säger: "Differentiated rates of energy taxation can help to promote the use of better quality fuels, such as unleaded petrol, also in the aviation area."*

Även EU-parlamentet har behandlat frågan i 2008/2134/INI. Punkt 24 anger: *"Europaparlamentet anser emellertid att utsläppen måste minska genom att man ytterligare förbättrar de mindre luftfartygens miljörelaterade prestanda genom att använda renare bränslen och främja forskning, teknisk utveckling och innovation."*

Lagtekniskt har det sedan visat sig att de ansvariga för att skriva och granska lagar exempelvis Lagrådet, missat viktiga frågor såsom:

Dåvarande Lag 2001:1080 som i bilaga listade olika miljöklasser (enda lagen i denna fråga i Sverige) angav i sin första paragraf att lagen enbart avsåg **fordonsbränslen**. Flygbensin är inte fordonsbränsle och lagen blev därför inte tillämplig för flygbensin. Lag 2001:1080 skulle om någon av dess miljöklasser i dess bilaga ansetts vara tillämplig även för flygbensin innehållit referens till flygbensin. Sådan referens saknades.

Redan i juni månad 2008 och omedelbart innan skatten skulle införas började Hjelmcö Oil ställa frågor till berörda instanser som Skatteverket, Miljödepartementet och Finansdepartementet. (E-post den 17 juni 2008 till Johan Pettersson Miljödepartementet, Anna Stålnacke Finansdepartementet, Hillevi Hejenstedt Skatteverket.)

Å ena sidan beskrev propositionen att det skulle vara differentierade skatter för blyad och blyfri flygbensin men det fanns inga skattesatser att använda. Ärendet hade till och med gått så långt att Skatteverkets blanketter redan var och fortfarande är anpassade för redovisning av skatt för blyad och blyfri flygbensin.

I Skatteverkets information om ändrade skattesatser på bränslen och el från och med den 1 januari 2012 anges fortfarande statistiknumret för flygbensin (27101131- numera under 2012 ändrat till 27101231) som tillämpligt för de lägre skatteklasserna för miljöklass 1 och 2 motorbensin samt alkylatbensin *om bara flygbensinen kunde uppfylla dess krav*.

Faktum är dock att skatter tas ut enligt lag. Eftersom aktuella lagar var felaktigt skrivna blev Skatteverkets enda möjlighet att debitera skatt för bly i blyfri flygbensin. Hjelmcö Oil agerade då för att få ansvariga departement att vidta rättelser.

Miljödepartementet har i ärende M2009/1268/MK och M 2010/1523/MK bett Transportstyrelsen att utreda möjligheterna att införa miljöklassning av flygbensin. Remissinstanserna var överlag positiva till en lägre beskattning av blyfri flygbensin.

Miljödepartementet har därefter i olika omgångar försökt att få den ansvariga ministern Anders Borg, som genom sitt departement äger frågan om skatt på bränslen, att vidta korrigerande åtgärder, dock hittills utan resultat.

Även Hjelmcö Oil har i olika omgångar försökt få Finansdepartementet att vidta korrigerande åtgärder men utan resultat.

Den 24 jan 2011 begärde vi via e-post ett sammanträffande i frågan med statssekreterare Hans Lindberg. Svar erhöles per e-post av Susanne Levin den 3 mars 2011 att Hans Lindberg inte hade tid att ta emot.

Däremot fick Hjelmco till stånd ett sammanträffande med sakkunniga på Finansdepartementet den 29 mars 2011 med departementssekreterare Anna Wallentin, ämnesrådet Susanne Åkerfelt och Monica Falk. Svaret var att ärendet ägs av Miljödepartementet. Miljödepartementet kontaktades omedelbart, som därvid meddelade att man inte delade denna uppfattning. Ärendet ägs enligt Miljödepartementet av Finansdepartementet.

Den 21 juli 2011 skrev vi till Statsministern – men som tidigare nämnts i början av denna skrivelse händer ingenting. Vi blev visserligen uppringda av en trevlig dam – och vi lämnade en muntlig redogörelse om mötet den 29 mars 2011 – men därefter händer ingenting!

Den 17 oktober 2011 skrev vi till den nya miljöministern och begärde ett sammanträffande samt presenterade återigen ärendet. (dnr M2011/2672/KI) Men ingenting händer. *Diariet föring skedde först efter påstötning* med kommentaren att diariet föring inte sker när någon önskar ett sammanträffande.

Ett nytt försök gjordes genom e-post till Hans Lindberg, statssekreterare på Finansdepartementet, den 2 januari 2012. E-meddelandet besvarades aldrig. Den 6 mars 2012 ringde vi upp Hans Lindbergs sekreterare och begärde återigen ett sammanträffande med referens till e-post av den 2 januari. Sekreteraren skulle återkomma – men har aldrig gjort det.

I mars månad 2012 upptäckte Hjelmco Oil att en så kallad SkattePM var under utarbetande på grund av att regeringen är en minoritetsregering och att dialog skulle ske med oppositionspartier. Flera samtal fördes med medarbetare på Miljödepartementet för att uppmärksamma dem på ärendet – men vad Hjelmco förstår utan resultat. Ingen har återkommit eller vad vi kan förstå vidtagit några som helst åtgärder.

*Så långt historieskrivningen som vi ser den.*

Hjelmco Oil och dess kunder har nu i drygt 4 år väntat på att Finansdepartementet skall vidtaga korrigerande åtgärder men inget händer. Under tiden betalar således marknaden en felaktig och för hög skatt som regeringen själv anmält i proposition 2007:08:122 skulle bli lägre. Under 4 års lopp har således en hårt trängd marknad tvingats hantera en felaktig situation.

För Hjelmco Oil AB som tidigare varit världsledande inom området miljövänlig flygbensin och som är beroende av en fungerande och icke diskriminerande svensk hemmamarknad har nu tvingats se att andra bolag inom EU kopierar Hjelmco:s produkter och nu lanserar dem i Frankrike, Tyskland, Schweiz, England med flera länder.

Orsaken till detta kan direkt hänföras till bristerna hos att få fram nödvändig svensk lag om miljöklassning av flygbränslen som sedan skulle kunna kopieras inom övriga EU och möjliggöra en större lansering inom EU.

Med detta brev vill Hjelmcö Oil således framföra allvarliga klagomål på hur lagstiftningsprocessen fungerar inkl. Lagrådets granskning, Regeringskansliets och Finansdepartementets funktion samt att förvaltningslagen 1986:223, lagen om statsbudgeten, myndighetsförordningen m.fl. regelverk inte verkar att tillämpas inom de domäner som styrs av regeringen.

Det synes saknas både effektivitetskrav och kvalitetskrav och respekt för uppdragsgivarna, dvs. medborgare och företag och *inte minst respekt för regeringen Reinfeldts egen proposition 2007:08.*

Regeringen har genom Kompetensrådet för utveckling i staten (KRUS), vilket regeringen beslutat skall avvecklas under år 2012 (!), och i skriften "Den gemensamma värdegrunden för statsanställda" framfört:

#### Effektivitet

*Av 1 § lagen om statsbudgeten framgår att hög effektivitet ska eftersträvas och god hushållning iakttas i statens verksamhet. Myndigheterna tjänar inte demokratin väl om de inte uppfyller högt ställda krav på effektivitet. Med effektivitet menas att de av statsmakterna fastlagda målen för verksamheten nås med rimlig resursinsats och inom givna ekonomiska och andra ramar. I begreppet måluppfyllelse ingår även ett kvalitetskrav. Den öppenhet som är grundad på bl.a bestämmelserna om handlingsoffentlighet och meddelarfrihet torde bidra till att öka måluppfyllelsen och till att ge en god resurshushållning.*

*I myndighetsförordningens 3 § föreskrivs att ledningen för varje förvaltningsmyndighet under regeringen ska se till att verksamheten bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Ledningen ska vidare tillse att verksamheten redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt och att myndigheten hushållar väl med statens medel.*

*I förvaltningslagen föreskrivs att varje ärende där någon enskild är part ska handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt, utan att säkerheten eftersätts (7 § förvaltningslagen).*

*Kravet på effektivitet, enligt definitionen ovan, är också en följd av de statsanställdas anställningsavtal.*

*Statstjänstemannen är anställd för att fullgöra vissa uppgifter, och det krävs därför också av honom eller henne att uppgifterna fullgörs på bästa möjliga sätt.*

Hjelmcö Oil har under årens lopp betalat och betalar miljontals kronor i företagsskatt och har rätt att ställa krav på en fungerande statsverksadministration.

Grundläggande är att statens tjänstemän diarieför skrivelser och svarar på brev, tar emot besök samt handlägger ärenden enligt god sed för statstjänstemän.

Förvaltningslagen 1986:223 säger:

#### Myndigheternas serviceskyldighet

**4 §** Varje myndighet skall lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Hjälp skall lämnas i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet.

Frågor från enskilda skall besvaras så snart som möjligt.

Om någon enskild av misstag vänder sig till fel myndighet, bör myndigheten hjälpa honom till rätta.

**5 §** Myndigheterna skall ta emot besök och telefonsamtal från enskilda. Om särskilda tider för detta är bestämda, skall allmänheten underrättas om dem på lämpligt sätt.

Myndigheterna skall också se till att det är möjligt för enskilda att kontakta dem med hjälp av telefax och elektronisk post och att svar kan lämnas på samma sätt.

.....

#### **Samverkan mellan myndigheter**

**6 §** Varje myndighet skall lämna andra myndigheter hjälp inom ramen för den egna verksamheten.

#### **Allmänna krav på handläggningen av ärenden**

**7 §** Varje ärende där någon enskild är part skall handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts. Vid handläggningen skall myndigheten beakta möjligheten att själv inhämta upplysningar och yttranden från andra myndigheter, om sådana behövs. Myndigheten skall sträva efter att uttrycka sig lättbegripligt. Även på andra sätt skall myndigheten underlätta för den enskilde att ha med den att göra.

Regeringen, regeringskansliet och de olika departementen förväntas uppträda exemplariskt.

Vad anser statsministern i detta ärende och vilka åtgärder avses bli vidtagna med anledning av vad som nu framförts? Varför hjälper inte Finansdepartementet Miljödepartementet som genomfört omfattande utredningar i ärendet?

Som företag måste vi ställa oss frågan: Är det någon idé att ha Sverige som bas för att utveckla nästa generation av miljövänliga flygbränslen baserat på den historieskrivning som nu lämnats? Hitintills har vi betalt all produktutveckling, produktions-, distributionssystem och c:a 100 tankstationer för flygets miljöbränslen med egna medel och utan att erhålla ett öre i retur av det offentliga. Snarare verkar det offentliga ha motarbetat oss! Såsom läget är idag känner vi och marknaden oss grundlurade och desillusionerade!

**Vi motser bekräftelse på att detta ärende diarieförts och att ansvarig handläggare utsetts.**

Hjelmco Oil AB



Lars Hjelmberg  
verkst.direktör

Bilagor: 1. 7 sidor Delar ur Kemikaliinspektionens rapport 03/07.

2. 1 sida. Skatteverkets remissvar på Kemikalieinspektionens rapport 03/0

## **Bilaga 1. 7 sidor. Hjelmcö Oil AB.**

### **Varför beskattas blyfri bensin som om den vore blyad?**

#### **Uppdrag att generellt utreda användning av bly i varor och produkter och lämna förslag till bestämmelser.**

Naturvårdsverkets och Kemikalieinspektionens rapport Kemi 3/07. Utdrag vad avser ämnesområdet flygbensin.

### **10.14 Flygbensin**

Det är främst små propellerplan som har kolvmotorer och därför drivs med flygbensin. I Sverige finns ungefär 2200 små propellerplan, med en startvikt under två ton. Antalet ökar stadigt, de senaste åren med omkring 30 plan per år.<sup>83</sup>

Propellerflygplanens motorer kräver bränslen med höga oktantal. För att höja oktantalet och minska påfrestningarna på motorernas ventiler tillsätts bly till flygbensinen. Blyhalten kan vara upp till 0,56 g/liter, vilket är fyra gånger mer än i den högoctaniga bilbensin som fram till 1994 såldes på svenska bensinmackor<sup>84</sup>.

<sup>83</sup>European Commission Enterprise Directorate-General (2004). *Advantages and drawbacks of restricting the marketing and use of lead in ammunition, fishing sinkers and candle wicks*<sup>83</sup>SIKA Statistik, *Luftfart 2005*, 2006:17 <sup>84</sup>Ny teknik, 2001-11-07

51

### **11.1 Prioritering av produktgrupper för begränsning av bly**

Riskerna med bly varierar mellan olika produkter. Det beror främst på i vilken form blyet förekommer<sup>89</sup>, vilka volymer bly som används i produktgruppen samt produkternas spridning i samhället. Dessutom har det betydelse för riskerna om produktanvändningen kan medföra att människor eller miljön exponeras för bly, särskilt om det är känsliga grupper t.ex. barn.

Bly kan emittera och spridas under olika faser av produkternas livscykel. Emissioner vid produktion är främst en arbetsmiljöfråga men också i vissa fall en fråga om påverkan på den yttre miljön via utsläpp. Frisläppande av bly under användning av produkter kan medföra risk för människor och miljö, liksom emissioner från uttjänta varor. Spridning av bly och risken för skada måste vägas in vid prioriteringen av produkter för åtgärdsförslag. Dessutom bör det beaktas om det redan finns regler som begränsar bly i produktgruppen.

Enligt uppdragsbeskrivningen ska fokus ligga på de varugrupper där regleringar är som mest angelägna, därför har produktgrupperna delats in i två prioriteringsnivåer. I tabell 3 redovisas



översiktligt grunderna för prioritering av olika produktgrupper. Prioriteringsgrunderna är mer utförligt beskrivna i bilaga 4.

#### *11.1.1 Prioriteringsgrupp 1*

På basis av ovanstående kriterier har följande produktgrupper prioriterats för ytterligare utredning i kapitel 12:

*Batterier* på grundval av de stora mängder bly som de innehåller.

*Fiskeredskap* p.g.a. stor spridning till miljön och eftersom det finns exponeringsscenarioer som indikerar att det föreligger miljörisiker.

*Konsumentprodukter* eftersom de i vissa fall kan medföra risk för allvarliga hälsoeffekter  
*Flygbensin* då bly i bensin är den farligaste förekomstformen ur toxikologisk synvinkel.

## **12.4 Bly i flygbensin**

### *12.4.1 Exponering*

Tillverkning av flygbensin genom tillsatser av bly är ett av få arbetsmoment i Sverige där organiska blyföreningar används. Att blyet är organiskt bundet innebär att det snabbt går in i blodet via inandningsluften och även små mängder kan påverka hjärna och nervsystem hos människor. Hanteringen i tillverkningskedet innebär i första hand en arbetsmiljö- och hälsorelaterad exponering. Arbete som kan medföra exponering för bly regleras i Arbetsmiljöverkets föreskrifter med en högsta tillåten exponeringsnivå och regelbunden medicinsk kontroll.

Då bensinen används sprids blyet till luft, vatten och mark över stora områden. Denna spridning innebär att det är omöjligt att omhänderta det förbrukade blyet.

I samband med tankning av flygplan finns, trots att åtgärder vidtas för att uppnå en säker och kontrollerad hantering, risk för spill och läckage. Detta kan ge upphov till att bly sprids i marken och även att den blyade bensinen når ner till grundvattnet och förorenar det<sup>147</sup>.

### *12.4.2 Alternativen*

Blyfri flygbensin finns men har bara en mindre del av marknaden. Den tillverkas och säljs sedan 1981 av ett litet svenskt oljebolag. Sverige är det enda landet i världen som marknadsför blyfri flygbensin. Den säljs sedan 1 februari 2007 till ett pris som ligger 50 öre lägre per liter än med den blyhaltiga bensinen. Försäljningen av den blyfria flygbensinen ökar.

Enligt leverantören av den blyfria flygbensinen är många flygare konservativa och styrs av vad mekanikerna säger. Därför tankar de helt i onödan blyhaltig bensin. Runt 70 procent av flygmotorerna är certifierade för det lägre oktantal som den blyfria flygbensinen har, men endast omkring 30 procent av dessa använder det blyfria alternativet.<sup>148</sup>

Motortillverkarna uppger vilket oktantal som är det lägsta tillåtna för en specifik motor. Ungefär 90 procent av de flygplan som används för sport- och rekreationsflygning kan drivas med den blyfria flygbensinen. Det är framför allt det så kallade nyttoflyget, exempelvis taxifyg, där större plan används som kräver den blyhaltiga bensinen med ett högre oktantal. Vilket oktantal som krävs för en motor uppges på motorplåten och kan avläsas av användaren.<sup>149</sup>

När flygplanstillverkaren ska certifiera ett flygplan används den bensintyp som är enklast att få tag i. I USA, där större delen av flygplanstillverkningen och certifieringen sker, är det den 100-oktaniga blyade flygbensinen som är standard och den blyfria bensinen finns inte att tillgå. Det är därmed den blyade bensinen som planen certifieras för och det är denna 100oktaniga bensin som uppges i flygplanens handbok. Ett flygplan blir därför ofta certifierat för ett högre oktantal än vad motorn i planet kräver. Det är dock inget regelbrott att använda den blyfria bensinen, så länge motorn är godkänd för det lägre oktantalet, även om flygplanet inte är certifierat för denna bensintyp. Många flygplansägare använder dock den blyade bensinen för säkerhets skull eftersom det är den typen av bensin som uppges i flyghandboken.<sup>149</sup>

<sup>147</sup>Länsstyrelsen i Stockholms län (2005). *Föreordade områden. Inventering av gasverk, flygplatser, bilfragmentering, glasindustri och ackumulatorindustri i Stockholms län*. Rapport 2005:04 <sup>148</sup>Hjelmberg, Lars, Hjelmco Oil, muntlig referens 2007-02-23 <sup>149</sup>Toth, Josef, bensinansvarig Barkaby Flygklubb, muntlig referens 2007-03-05

Det finns flera fördelar med den blyfria flygbensinen, förutom att den är fri från bly. Den gör att flygmotorerna kan köras längre mellan varje renovering. Den innehåller inte ozonuttunnande ämnen, såsom brom, vilket den blyade flygbensinen gör. Det blyfria alternativet ger inte heller upphov till lika stor partikelspridning vid användning, den är mellan 50 och 100 procent lägre än vid användning av blyhaltig flygbensin.<sup>150</sup>

De flygklubbar som Kemikalieinspektionen tillfrågat<sup>151</sup> har endast positiva erfarenheter av den blyfria flygbensinen. Man har använt den blyfria bensinen länge och gör bedömningen att det är konservativt tänkande och i viss mån okunskap som är anledningen till att många fortfarande använder den blyade bensinen.

Endast två av LFV:s (tidigare Luftfartsverket) 16 flygplatser har i dagsläget tankställen för blyfri flygbensin. Tankställen för blyfri flygbensin finns på ett 70-tal platser i Sverige. På de flesta flygplatser finns det ingen ekonomi i att ha tankställen för både blyad och blyfri flygbensin och då väljer man ofta att tillhandahålla det blyhaltiga alternativet som samtliga berörda flygplan kan drivas med.<sup>152</sup>

#### *12.4.3 Motiv till ytterligare åtgärder*

Eftersom blyet i flygbensinen är organiskt bundet innebär spridning och exponering en hälsorisk trots relativt små kvantiteter. Förbudet mot bly i bilbensin var av avgörande betydelse för att minska användning och spridning. Trots att flygbensin används i betydligt mindre volymer är det av vikt att även minimera denna användning av organiskt bundet bly. Inom bilbranschen överdrevs länge blyets betydelse för motorerna men de flesta motorer som uppgavs behöva bly visade sig fungera lika bra utan. Störningar i motorerna får dock värre konsekvenser för ett plan i luften än för en personbil på marken och ytterligare säkerhetsaspekter måste därför vägas in. Plan som är godkända för att köras med blyfri bensin kan även drivas med blyad och det är således fråga om ett aktivt val mellan de båda bensinalternativen vid varje tankningstillfälle, i de fall båda alternativen tillhandahålls. Väl etablerade vanor verkar göra att miljöskäl inte är ett tillräckligt incitament för att välja blyfritt.

I Danmark är blyhaltig flygbensin förbjuden men dispens har av praktiska skäl lämnats för denna blyanvändning fram till mars 2008. Den begränsade danska marknaden gör att det är problematiskt att tillhandahålla både blyad och blyfri flygbensin. Man har då valt att endast tillhandahålla blyad bensin som kan användas till alla privatflygplan. Den danska oljebranschen har dock inget särskilt intresse av att fortsätta försäljningen av blyhaltig flygbensin då denna hantering är både besvärlig och kostsam.<sup>153</sup> Om fler länder inför förbud mot blyhaltig flygbensin så ökar marknaden, och det kan bana väg för att fler länder inför liknande begränsningar.

En kraftig höjning av bränslepriserna skulle kunna påskynda flygmotorutvecklingen.

Utvecklingen hos flygplansskolvmotorerna har legat på i stort sett samma nivå sedan 1930-talet<sup>154</sup>.

## 15.4 Bly i flygbensin

Vilka konsekvenser en differentierad skatt på flygbensin skulle få måste utredas vidare. Det är i nuläget inte möjligt att i detalj analysera konsekvenserna av en differentierad beskattning då utformningen av en sådan åtgärd ännu inte utretts och preciserats. Några övergripande möjliga konsekvenser presenteras emellertid nedan.

### Miljökonsekvenser

Årligen säljs omkring 4,5 miljoner liter flygbensin i Sverige. Av denna mängd är den största delen blyhaltig, vilket innebär att ungefär 2 ton bly årligen sprids i miljön från denna användning. Om kostnaden blir högre för att tanka blyad flygbensin jämfört med blyfri är det rimligt att anta att användningen av blyad flygbensin skulle minska till förmån för den blyfria. Detta skulle ur ett miljöperspektiv innebära att en mindre mängd organiskt bly sprids genom användning av flygbensin än vad som är fallet idag. Detta innebär en mindre deposition av bly över mark och vatten och ett mindre bidrag från flygbensin användning till den ackumulerade blymängden i miljön.

Den blyfria bensinen avger en mindre mängd partiklar vid användning än den blyade och innehåller inte heller den ozonuttunnande tillsatsen brom, vilket den blyade flygbensinen gör.

### Hälsokonsekvenser

Ur ett hälsoperspektiv är en minskad användning av blyhaltig flygbensin positiv eftersom det organiskt bundna blyet utgör den, för människors hälsa, farligaste förekomstformen av bly. Det organiska blyet tas lätt upp i blodet genom inandning och en minskad förekomst skulle innebära en minskad hälsorisk.

### Konsekvenser för samhället

Att miljö- och hälsosituationen förbättras gynnar även samhället i stort, genom exempelvis minskade kostnader och intäktsförluster till följd av miljöföroreningar och hälsoproblem.

En extra beskattning på den blyhaltiga flygbensinen, utöver den skatt som kommer att införas på all flygbensin, skulle innebära en viss extra intäkt för statskassan. Denna intäkt förväntas dock vara liten eftersom effekten av att införa en skatt är att huvuddelen av konsumenterna går över till blyfri bensin.

<sup>190</sup> SCB:s företagarregister, företagskategorierna ”Övrig specialiserad butikshandel (barnvagnar, rengöringsmedel, souvenirer, hemslöjd m.m.)”, ”Detaljhandel via Internet med övriga varor (ej bilar och motorcyklar)”, ”Postorderhandel med övriga varor (ej konfektion, sport- och fritidsartiklar, böcker, biltillbehör m.m.)”

Åtgärder för att minska användningen av bly i flygbensin är gynnsamt för samhället så till vida att det ligger väl i linje med ambitionen i miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö.

För konsumenter, i det här fallet fritidsflygare, skulle en differentiering av skatt på flygbensin generellt inte innebära en ökad kostnad. I de flesta fall är användning av den blyfria flygbensinen möjlig och en differentierad skatt skulle framförallt innebära ett incitament att välja det minst miljöbelastande alternativet. För de fritidsflygare som har plan med motorer som inte kan drivas med den blyfria flygbensinen skulle en differentierad skatt innebära en extra kostnad.

LFV och Luftfartsstyrelsen har inte framfört några invändningar mot förslaget.

#### Konsekvenser för företag

Det företag som tillverkar och säljer den blyfria flygbensinen skulle gynnas av en differentierad flygbensinskatt. De stora oljebolagen som säljer den blyade flygbensinen kommer inte att påverkas nämnvärt eftersom handeln med flygbensin är så pass begränsad. En differentierad skatt enbart på den svenska marknaden skulle sannolikt inte vara skäl nog för de större oljebolagen att introducera blyfri flygbensin i sina sortiment. Ett svenskt initiativ skulle emellertid kunna sända en signal till de större oljebolagen om att efterfrågan på blyfri flygbensin finns och att framtida regleringar även i andra länder kan vara att vänta och på så vis utgöra ett incitament för dessa aktörer att introducera blyfri flygbensin i sina sortiment.

För vissa större propellerplan finns inte i dagsläget möjligheten att välja blyfri bensin. Denna typ av flygplan används i första hand för s.k. nyttoflyg såsom exempelvis taxiflyg. I ett scenario där enbart flygbensin för privat nöjesflygning beskattas skulle dessa verksamheter inte påverkas. Skulle skatten å andra sidan omfatta all användning av flygbensin skulle en differentierad skatt innebära en ökad kostnad för dessa verksamheter.

En differentierad skatt skulle kunna skapa en ökad efterfrågan på flygplansmotorer som kan drivas med blyfri flygbensin. Skatten skulle således kunna utgöra ett incitament för miljöanpassad teknikutveckling.

Sammanfattningsvis bedöms miljöeffekten som märkbar och den samhälleliga nettokostnaden som låg.

Årligen säljs i Sverige omkring 4,5 miljoner liter flygbensin, enligt petroleuminstitutets statistik. Bensin är till största delen blyad, vilket innebär att ungefär 2 ton bly årligen sprids genom användning av flygbensin. Användningen av flygbensin har på fem år, mellan 2001 och 2005, minskat från 6274 till 4561 m<sup>3</sup> i Sverige.

Det bly som ingår i bensin är organiska blyföreningar som innebär en större hälsorisk än oorganiskt bly genom att det snabbt går in i blodet via inandningsluften och även små mängder kan påverka hjärna och nervsystem hos människor

&&&

**Bilaga 2. 1 sida. Hjelmcö Oil AB.**

**Varför beskattas blyfri bensin som om den vore blyad?**

**Skatteverkets remissvar på Kemikalieinspektionens rapport 03/07.**

Skatteverkets remissvar 2007-10-15, Remiss av Naturvårdsverket och Kemikalieinspe... Sida 1 av 1



Dnr 131-435536-07/112

Miljödepartementet

103 33 STOCKHOLM

**Remiss av Naturvårdsverket och  
Kemikalieinspektionens rapport om bly i varor**  
(Er beteckning M2007/1958/Kk)

Skatteverket avgränsar yttrandet till att avse frågor inom skatteområdet.

Skatteverket har inget att erinra mot att utredning görs av möjligheten till differentierade skattesatser för flygbensin.

Skatteverket vill dock hänvisa till i lagen (1994:1776) om energi redan befintlig differentiering av skattesatser för bensin, baserad på miljöklassning, varigenom tillämplig skattesats påverkas av bensinens blyinnehåll. Skatteverket hänvisar även till finansdepartementets promemoria "Beskattning av flygbränsle för privat ändamål", Fi2007/4572, samt Skatteverkets remissyttrande, dnr 131 378881-07/112, på nämnda promemoria.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad generaldirektör. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt närvarat rättschefen Andersson, tf skattedirektören Niklasson samt den rättslige experten Olovsson, föredragande.

[www.skatteverket.se](http://www.skatteverket.se) • Senast uppdaterad: 2007-10-16