



Finansdepartementet
Skatte-tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
fi.registrator@regeringskansliet.se
103 33 Stockholm.

Sollentuna den 23 febr. 2017

Remiss av betänkandet En svensk flygskatt (SOU 2016:83)

Hjelmco Oil avstyrker betänkandets förslag.

Orsaken är brister i logik varvid betänkandet inte kan uppfattas som seriöst utan som en missuppfattning av uppdraget. Förslaget anger som en förväntad nettoeffekt en reduktion av c:a 0,08 miljoner ton koldioxidekvivalenter att ställas mot totalen 11 miljoner ton. Det angivna intervallet ligger inom felräkningsmarginalen. Slutatsen blir därvid att betänkandet enbart är ute i syfte att skapa skatteintäkter. Det är ett underbetyg för betänkandet att i detta syfte söka draghjälp med argument i miljöfrågor när detta uppenbarligen är fel.

Betänkandets 8.7 Andra styrmedel och hjälpmedel

Det finns behov av svensk tillverkning av *koldioxidneutralt* jet-bränsle. Sverige skulle med investeringar om c:a 2 miljarder kronor kunna skapa inhemsk produktion som torde kunna täcka c:a 10 % av landets totala årliga flygfortogenkonsumtion. Insatsprodukterna för produktionen släpps idag i huvudsak ut i det fria av våra svenska stålverk. Det handlar om omhändertagande av bl.a. s.k. masugnsgas och kolmonoxid främst från stålverken i Luleå, Borlänge och Oxelösund. Genom paraffinsyntes kan gaserna genom beprövad och känd teknologi omvandlas till alkenar och alkaner. Dessa kan sedan användas till Eko-paraffin och polymerisat och i slutändan flygbränsle.

De svenska stålverken står för c:a 9 % av landets totala koldioxidutsläpp. Det bedöms att c:a 50 % av denna mängd kan omhändertagas i angivna processer varvid slutresultatet blir att landets totala koldioxidutsläpp från flyget helt kan kvittas bort. Därtill erhålles ett inhemskt producerat koldioxidneutralt flygbränsle motsvarande c:a 10 % av landets årliga förbrukning.

Bränslet blir inte biobränsle eftersom insatsprodukterna är bl.a. kol men slutprodukten blir i förhållande till dagsläget 100 % koldioxidneutralt. Biobränsle är inte 100 % koldioxidneutralt eftersom energi erfordras för dess produktion. *Det är en brist i utredningen att enbart som framtidsbränslen nämna biobaserade bränslen och samtidigt inte nämna koldioxidneutrala bränslen.* De senare skall behandlas som biobaserade bränslen.

Kostnaden för det koldioxidneutrala flygbränslet bedömdes år 1998 likvärdigt med produktion av flygbränsle från råolja vid ett pris om 15 USD/barrell. Detta förutsatte att respektive stålverk inte tog betalt för sina restgaser, vilket är logiskt. Alternativet var att fackla eller släppa ut dem i det fria. Priset för råolja idag är c:a 55 USD/barrell.

Ovanstående är inget nytt. Det presenterades redan år 1998 för Oxelösunds Järnverk av bolaget Oroboros som idag heter Ecopar AB. Övriga inblandade var bl. a. Energimyndigheten, Hjelmco Oil och Oxelösunds kommun. Orsaken till att detta projekt inte påbörjades då, var att Sverige då inte var tillräckligt miljömoget och främst beroende på bristande förståelse hos ledningen för berörda stålverk. Ur teknisk synpunkt fanns inga tvivelsmål.

Hjelmco Oil noterar även att Trafikutskottets rapport 2013/2014;RFR16 Framtidens flyg inte är refererat i betänkandet. Vi bifogar i bilaga de synpunkter vi lämnat på denna rapport som tydligt visar på miljöfördelen med flyg i turbopropmaskiner. Det är en uppenbar brist i betänkandet att tanken på differentierade avgifter utifrån miljöpåverkan, ex. vis turbopropflyg inte beaktats och stärker bilden att syftet med betänkandet enbart är fiskalt.

Betänkandets 9.41 Flygplan som omfattas av skatteplikten.

Hjelmco Oil föreslår att passagerare i luftfartyg äldre än 50 år undantages från skatteplikt oavsett vikt och antalet passagerarplatser. Vad som känt berör det endast två gamla DC-3:or som hålls i flygande skick av organisationerna *Flygande Veteraner* och *Vallentuna Aviatörförening*. Dessa ideella föreningars arbete kan liknas med andra ideella föreningar eller företag som håller äldre ångbåtar i liv. Skall staten skattebelägga museiflygplans passagerare om man inte samtidigt avser att skattebelägga ex. vis Waxholmsbolagets ångbåtspassagerare?

Hjelmco Oil AB

Lars Hjelmberg

Bilaga 1: Synpunkter på Rapport 2013/2014;RFR16 Framtidens flyg.

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. +46 707 91 98 00

Supply & Marketing.

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



Aviation gasolines, turbo fuels & lubricants.

**Riksdagens Trafikutskott
100 12 Stockholm**

FRAMTIDENS FLYG - RAPPORT 2013/14:RFR16

Tack för trevlig presentation idag i Andrakammarsalen. Synd att andra än Trafikutskottets ledamöter inte fick komma till tals. Hjelmco Oil är ett svenskt flygbränslebolag och världsledande inom utvecklingen av framtida flygbränslen sedan drygt 30 år. Vår verksamhet, marknad och våra kunder nämns icke i utskottets rapport. *Affärs- och firmaflyg är en viktig del av Sveriges transportapparat med c:a 200 möjliga flygplatser att ställas mot reguljärflygets 30-40 flygplatser.*

Några fakta om Hjelmco Oil och dess verksamhet:

1. 5 år före tillkomst av blyfri bilbensin hade Hjelmco rikstäckande distribution av blyfri flygbensin i Sverige.
2. Levererade under drygt 10 år blyfri flygbensin till Flygvapnet.
3. Utvecklade 1989 en 2:a generationens blyfri flygbensin som redan 1995 fick de ledande flygmotortillverkarna i USA godkännande. Finns sedan 1991 på drygt 70 flygplatser i Sverige. Används regelbundet av > 1000 flygplan som under årens lopp flugit flera miljoner flygtimmar.
4. Inget annat land i världen har gjort den övergång som Sverige gjort till blyfri flygbensin. I Sverige produceras, lagerhålls och distribueras detta bränsle av Hjelmco Oil.
5. Andra länder än Sverige försöker nu införa blyfri flygbensin med inriktning kring år 2018-2020 och ser med avund på vad som åstadkommit i Sverige.
6. All verksamhet inkl. forskning och utveckling inom Hjelmco har skett till 100 % av egna medel där ingen extern part tagit del.

Flygbränsle är en internationell produkt eftersom luftfarten är internationell. Bränslen följer därför internationella standards. På initiativ av USA:s flygvapen blev Hjelmco:s bränsle USA standard ASTM D7547. Inom EU tillverkas detta bränsle i Sverige, Frankrike och i Polen och det är anammat av 3 av EU:s 4 flygbensintillverkare. Mer om Hjelmco Oil:s och dess drygt 30 åriga arbete i Sverige se www.hjelmco.com.

Synpunkter på Rapporten.

Vägledning saknas som omedelbart ger resultat *inom Sverige*. Hjelmco Oil vill visa på följande exempel:

1. Limmergård angav tydligt att rätt flygplan för rätt uppgift kan sänka bränsleförbrukningen med upp till 50 %. Turbopropdrivna flygplan (jetmotor med propeller) kan *redan idag* sänka bränsleförbrukningen med upp till 50 % per passagerarmil.
2. Eftersom skadlighetsfaktorn ökar med höjden – Åkerman angav 1,9 - 4,0 kan skador dramatiskt minskas med flygplan som flyger på lägre höjd.
3. Turbopropflygplan använder lägre höjder (c:a 4-6 km) än traditionella jetflygplan (c:a 8-12 km).
4. En flygning om 50 minuter med traditionellt jetflygplan blir med turbopropplan c:a 1 timme. Huvuddelen av inrikesflyg i Sverige varar idag c:a 1 timme.
5. Skadlighetsfaktorn med turbopropflygplan c:a 0,5 x 1,3 skall jämföras med traditionellt jetflygplan c:a 1 x 1,9 eller en *ökning med c:a 190 %*. Skall ställas mot Åkermans siffra – effektivitetsförbättring om c:a 1,5 % årligen till 2050.
6. Flygbolagen som dominerar svensk marknad, SAS, Malmö Aviation, Norwegian – ingen synes satsa på egna turbopropflygplan. Istället förnyas flygplansflottan i huvudsak med traditionella flygplan - bl.a. Malmö Aviation under 2015 med flygplan som både skall användas inrikes och för charter till semesterparadis och för Bromma!
7. Dock SAS samarbetar med danska Jet-Time med moderna ATR turbopropflygplan.
8. Vad vill trafikutskottet göra *idag* för att undvika en felinvestering under 20 (?) år i flygplan och miljö? Flygbolagen verkar inte förstå – fastän de borde det.

Sollentuna den 3 april

Lars Hjelmberg.
VD.

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. +46 707 91 98 00

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