Näringsdepartementet
Attn.: Gunnar Eriksson
111 52 Stockholm

Sollentuna den 15 mars 2005

Effekter av att beskatta luftfartens bränsle DNR : N2004/3829/TP

Luftfartsverkets utredning (dnr LFV 2003-5426-051)
Ovanstående utredning anger i sin sammanfattning att ur transportpolitisk synvinkel kan skatt på flygbensin ses som motiverad och måste om den införs omfatta både kommersiell och icke kommersiell verksamhet.
För fotogendrivna luftfartyg anges att frågan är mer komplicerad varför utredningen lämnar denna fråga öppen, dvs. ser inga motiv för att skatt skall införas för denna konsumtionsgrupp, trots att den är mångfalt större och skulle kunna hanteras av Riksskatteverket med ett visst mått av lönsamhet, vilket inte gäller för flygbensin.

Regeringsuppdraget
I Regeringsbeslut II35, Dnr N 2003/887 och 888 § 1.4 stycke 1 har till Luftfartsverket uppdragits att efter samråd med Riksskatteverket och Naturvårdsverket analysera förutsättningar för och effekter av att beskatta luftfartens bränsle i enlighet med de möjligheter som EG:s nya energiskattedirektiv (2003/96/EG) erbjuder.

Energiskattedirektivet 2003/96/EG är ett reviderat direktiv som delvis baserar sig på 2001/224/EG och 92/81/EEC.
I dessa äldre direktiv från 2001 och 1992 återfinns möjligheten för EU:s medlemsländer att bevilja skattefrihet för flygbensin för både kommersiell och icke-kommersiell verksamhet.

Vad avser möjligheten till att beskatta turbinbränsle vid inrikes flygtrafik och flygtransporter mellan gemenskapens medlemsstater om bilateralt avtal ingåtts är inte heller detta något nytt. Kommissionen har redan 1997 i KOM(97)30 i sin artikel 13 punkt 2 angett detta.

KOM(97)30 har varit föremål för remiss i maj 1997 se **FI 97/1393**.

Det är således inget nytt att kunna beskatta flygbensin och Sverige har aktivt valt att under årens lopp inte beskatta detta utifrån flera orsaker.

Hjelmco Oil AB
Hjelmco Oil AB är Sveriges enda tillverkare av flygbränsle.
Vi är också huvudleverantör och distributör av flygbensin i Sverige och vi levererar i dagsläget flygbränslen till c:a 165 leveransplatser inom landet, från Trelleborg i söder till Luleå i norr.
De primära leveransställena framgår av bifogad karta.

Hjelmco Oil tillhandahåller även som enda bolag i landet blyfri flygbensin.

Våra kunder är i huvudsak baserade på mindre flygplatser som drivs av flygklubbar eller enskilda flygplansägare.

Även om statistiken är osäker förhåller det sig troligen så att Hjelmco Oil levererar mer flygbensinoch till fler ställen i Sverige än samtliga de övriga i Sverige verkande bolagen tillsammans.

Att förse landets flygplatser med flygbränsle är logistiskt mycket svårt. Ändrade förutsättningar kan skapa kaos i drivmedelsförsörjningen.

Systemet med distribution och tillhandahållande av flygbensin i Sverige utanför de stora trafikflygplatserna baseras i huvudsak på att leverans sker till flygplatshållaren och att denne levererar bränsle till egna maskiner och till besökare.

Flygplatshållaren är ofta en enskild flygklubb som är en ideell förening.

Klubbens kassörsfunktion upprätthålles vanligen genom ideellt arbete på fritid.

Distributionen av flygbränslen till småflygplatser förutsätter samtransporter. Det är vanligt att lastning sker hos Hjelmco i Gävle eller Västerås av c:a 50.000 liter flygbränsle som sedan portioneras ut under en och samma transport som ibland kan omfatta samma ressträcka som från Stockholm till Rom i Italien och tidsmässigt sträcka sig uppåt en hel vecka, bland annat beroende på regler för maximal körtid per dag för lastbilsföraren.

De små flygplatserna har en mycket viktig funktion att fylla när det gäller samhällets beredskap mot olika faror och olyckor. En liten flygplats är oftast bas för det av Räddningsverket och Frivilla Flygkåren eller KSAK organiserade brand- och räddningsflyget. Därtill kan den lilla flygplatsen användas för polis- och ambulansflyg och den militära delen av Frivilliga Flygkåren.

Störningar i våra kunders inköpsmöjligheter kan medföra att flygplatsen och ibland landsdelen helt blir utan flygbränsle med de synnerligen allvarliga konsekvenser detta kan medföra för samhällets beredskap vid olyckshändelser eller fara.

Från statsmakternas sida utgår ingen ersättning till små flygplatser eller små flygklubbar som exempelvis tillhandahåller flygbränsle för den allmänna samhällsberedskapen. Någon ersättning utgår ej heller till Hjelmco Oil såsom leverantör och distributör för denna verksamhet.

Konsekvenser avseende tillgänglighet om skatt införs på flygbensin

På flera platser är flygklubbens eller den lilla flygplatshållarens egen förbrukning mycket begränsad. Försäljning till på flygplatsen inte baserade luftfartyg är ibland större än den egna förbrukningen.

Den ekonomiska situationen för dessa små flygklubbar är med enstaka undantag den att det likvida kapitalet är ytterst begränsat. Konsekvensen av detta, när bränsle inklusive skatt ger ett så högt lagervärde att likviditeten inte räcker till, är, att den mindre förbrukaren, som oftast är lokaliserad i inlandet, tvingas anskaffa en mindre mängd bränsle än avsett, varigenom fraktkostnaden måste fördelas på en mindre volym.
Många små förbrukare betalar redan idag transportkostnader uppåt en krona eller mer per liter vid större inköp i bulk.

Priset på flygbränslet fritt in i tank kan därvid stiga kraftigt och lätt fördubblas om optimerad leveransvolym inte levereras.
Normalt är distributionen organiserad på så sätt att många kunder, för att erhålla ett rimligt bränslepris inkl. transportkostnader, trots allt måste hålla lager under en eller flera månader och under vintertid upp till ett halvår.
Intresset att tillhandahålla flygbränsle för besökare och samhällets beredskap minskar dramatiskt om brist råder på likvida medel att hålla tillräckligt lager och om den mindre förbrukaren samtidigt kan riskera att bli utan bränsle för egen förbrukning.

<u>Konsekvensen av detta är att det är tveksamt om besökande eller luftfartyg som ingår i samhällets beredskap i fortsättningen kan erhålla flygbränsle på de mindre flygplatserna.</u>

Konsekvenser om skatt införs för icke kommersiell flygbränsleförbrukning men skattefrihet behålls för kommersiell förbrukning.

Konsekvenserna blir likartade för den skull att skatt endast infördes på icke kommersiell flygverksamhet och skattebefrielse bibehålles för kommersiell luftfart. De små flygplatsernas förbrukning kommer att minska dramatiskt med mindre inköpsvolymer som resultat.
Intresset och även möjligheten att tillhandahålla bränsle för externa kunder från dessa flygplatser påverkas och flygbränsleförsörjningen i stora delar av Sverige riskerar att hotas.

Naturvårdsverket har 1990 beräknat att 1988 års avdunstning från den svenska bilbensinhanteringen var tre gånger större än den totala förbrukningen av flygbensin i landets samtliga luftfartyg. Sedan 1988 har flygbensinförbrukningen kraftigt gått tillbaka i samband med övergång till turbinbränslen – medan förbrukningen av bilbensin kraftigt ökat.

Ett annat sätt att få en dimension på det hela är det faktum att vid en normal svensk sommarvärmebölja när bilarnas luftkonditioneringssystem aktiveras är enbart de ökade utsläppen från dessa bilar (på grund av ökad bensinförbrukning) större än landets totala utsläpp från flygbensindrivna luftfartyg.

Landets totala förbrukning av flygbensin beräknas 2004 ha varit ca 5 miljoner liter. Av denna volym bedömer vi att den kommersiella verksamheten förbrukar c:a 60 %.

Med en skattenivå för flygbensin som motsvarar den för bilbensin finns enligt ovan en potentiell skatteintäkt för staten från den icke kommersiella luftfarten på c:a 10 miljoner kronor per år.
Detta belopp skall ställas mot uppgifter från en av landets allmänflygorganisationer att den ideella driften av landets småflygplatser motsvarar en kommersiell kostnad om ca 200 miljoner kronor per år.

Flygoperativa konsekvenser vid avsaknad av lämpliga platser för bränslepåfyllning.
De flesta kolvmotordrivna luftfartyg har en maximal flygtid i luften på ca 4 timmar.
Luftfartsstyrelsens författningssamling (http://www.lfs.luftfartsstyrelsen.se/ BCL D 2.2 § 6.6.4 och 6.6.5) anger att kommersiell luftfart med mindre flygplan som flyger vid vackert väder skall ha en bränslereserv motsvarande 45 minuters flygtid och luftfartyg som flyger vid dåligt väder skall ha en bränslereserv till destinations-flygplatsen samt till minst en alternativ flygplats samt därtill ytterligare 45 minuters reserv.
Motsvarande regler finns även för icke kommersiell luftfart i BCL D 3.2.

I praktiken innebär detta att ett flygplan med 4 timmars teknisk räckvidd i realiteten endast har 2-3 timmars räckvidd.
Vid förlust av möjlighet till drivmedelspåfyllning på lämplig plats är det enkelt att inse att den tekniska räckvidden 4 timmar snabbt kan begränsas till 1 timme varigenom flyguppdragen av tekniska skäl inte går att genomföra.

Även om flygplatsen tekniskt skulle vara kvar och kan användas kan den inte användas flygoperativt eftersom flygplanet inte kan komma därifrån utan bränsle.

Detta har naturligtvis dramatiska konsekvenser om det handlar om flygverksamhet i samhällets tjänst, såsom brand-, ambulans-och räddningsflyg eller kraftlednings-inspektion.

De påfrestningar som samhället utsatts för och kan utsättas för som exempelvis Thailandskatastrofen julen 2004 eller den svenska orkanen Ingrid i januari 2005 måste vara vägledande för politiskt ansvariga.

Förlusten av möjlighet till drivmedelspåfyllnad för luftfartyg i Sveriges inland kan få dramatiska och oöverskådliga konsekvenser.

Miljöskillnader vid förbrukning av flygfotogen och flygbensin

Flygfotogen
Flygbensin (AVGAS) används i kolvmotorer och flygfotogen (JET-fuel) i turbinmotorer.
Flygfotogen finns i Sverige endast som en produkt betecknad JET-A1.
Produkten är standardiserad över större delen av världen eftersom det tunga flyget som i huvudsak använder detta bränsle är gränsöverskridande.

Produkten JET-A1 har stora likheter med dieselolja men har inte ur miljösynvinkel utvecklats i någon större omfattning. Svensk miljödiesel är exempelvis från miljösynpunkt väsentligen bättre än flygets turbinbränsle.

Flygbensin
Flygbensin finns i Sverige som två produkter, blyad och blyfri.

Hjelmco:s blyade flygbensin, AVGAS 100 LL, är ett standardiserat flygbränsle som går att använda till samtliga kolvmotordrivna luftfartyg.

Hjelmco Oil:s unika blyfria flygalkylatbensin
Hjelmco Oil har alltsedan 1981 och som ende leverantör försett den svenska flygmarknaden med en blyfri flygalkylatbensin.
Omkring 70 % av den kolvmotordrivna flygplansflottan i Sverige är av motortillverkare och övriga godkända att använda denna blyfria alkylatflygbensin.

Vår blyfria flygalkylatbensin, AVGAS 91/96 UL, är en unik produkt från egen produktion i Sverige.
Vår blyfria flygbensin innehåller till 75-85 % s.k. alkylatbensin.

Vanlig alkylatbensin används ofta i 2-taktsmotorer för båtar och har av statsmakterna på grund av sin miljövänlighet reducerad skatt.

Hjelmco Oil:s oblyade flygalkylatbensin skiljer sig från denna båtalkylatbensin bl.a. genom att vår alkylatbensin har en högre kvalitet av bensinkomponenterna, större renhetsgrad, en högre <u>start</u>destillationskokpunkt, en lägre <u>slut</u>destillationskokpunkt och ett nästan halverat ångtryck.

Den högre startdestillationskokpunkten sänker klassificeringen av bensinen från extremt brandfarlig till mycket brandfarlig.
Detta är en mycket viktig säkerhetsaspekt.

Den längre slutkokpunkten resulterar i reducerade sotmängder och mindre sotpartiklar.

Det lägre ångtrycket innebär att avdunstningsbenägenheten nästan är en tredjedel av den vanliga alkylatbensinens.

För att förhindra att flygbränsle kokar på hög höjd innerhåller flygalkylatbensinen dock en mindre mängd aromater vilket inte båtalkylatbensinen gör.

Det finns f.n. inget annat land i världen än Sverige som har tillverkning och distribution av blyfri flygalkylatbensin trots att de ledande motortillverkarna godkänt användningen av blyfritt bränsle.

Betrakta gärna bifogad karta bil. 1 och de flygplatser som är grönmarkerade och jämför med kända fakta om vilken spridning försöken med <u>skattereducerad 2-takts</u>

alkylatbensin för båtar erhållit i Sverige trots omfattande insatser från de stora multinationella bränslebolagen.

Detta är ett resultat av ett mångårigt och målmedvetet miljöarbete från Hjelmco Oil med stora ekonomiska uppoffringar från ett litet bränslebolag.
Ett aktivt arbete och positiv inställning till det viktiga miljöarbetet hos våra kunder har gjort att den miljövänliga och blyfria flygalkylatbensinen idag kan erbjudas på ett stort antal flygplatser i landet .

Bränsleförbrukning
En turbinmotor vid en given effekt förbrukar mer än 50 % mer energi än motsvarande kolvmotor. I praktiken är en turbinmotor en tekniskt avancerad ”blåslampa”.

För att en turbinmotor i ett luftfartyg skall få en rimlig driftekonomi fordras att flygplanet förflyttar sig till en hög höjd, mellan 10.000 och 13.000 meter, där det låga luftmotståndet medför att flygplanet i förhållande till insatt energi kan förflytta sig i hög fart.

Även om det är tekniskt möjligt att använda kolvmotorflygplan på hög höjd fordrar detta tryckkabin. Ytterst få kolvmoto flygplan har idag tryckkabin. Andelen i Sverige är mindre än 0,3 % av den totala kolvmotorflottan.

Utsläpp
Utsläppsmängderna från flygplansmotorer är när det gäller standardbränslen i stort sett styrda av den mängd bränsle som förbrukas.

Effekten på miljön utifrån var utsläppen görs är däremot stora.

Turbinmotorer används primärt vid flygning i de högre luftlagren och kolvmotorer i de lägre.
Utsläpp från turbinmotorer stannar delvis kvar och under en längre tid uppe i de högre luftlagren och påverkar där solinstrålningen och de känsliga ozonlagren som skyddar jorden.

Utsläpp från kolvmotorer hamnar primärt inom det luftsmutsskikt som omger jorden vanligtvis i höjderna från 3.000 meter och nedåt och faller relativt snabbt ned på vår jord exempelvis tillsammans med regn.
En internationell forskningsrapport om utsläpp från flygbensin kommer inom kort att publiceras av den statliga tyska luftfartsforskningsorganisationen DLR. (tysk motsvarighet till USA:s NASA). Se även http://www.dlr.de/

Rapporten baseras på jämförande prov med Hjelmco Oil:s unika blyfria flygalkylatbensin, AVGAS 91/96 UL och den internationellt sett vanligen förekommande blyade flygbensinen AVGAS 100 LL i ett gemensamt projekt med Hjelmco Oil, den Schweiziska Luftfartsmyndigheten och DLR.

Se även:
http://www.aviation.admin.ch/bazl/aufgabengebiete/unterseite_1_8/index.html?lang=en

Rapportens resultat visar på att Hjelmco:s blyfria alkylatflygbensin inte har vissa typer av utsläpp, har lägre utsläppsmängder och ger en reducering av utsläppspartiklarnas storlek. Eftersom rapporten ännu inte publicerats är vi förhindrade att beskriva dessa miljömässigt viktiga slutsatser mera i detalj.

Kolvmotorer av dieseltyp till flygplan
Det pågår en utveckling av kolvmotorer av dieseltyp för flygplan. Tanken är att dessa motorer kan drivas av flygfotogen, samma bränsle som används till jetflygplan. Dessa motorer är fortfarande på utprovningsstadiet och har i dagsläget stora tekniska problem – problem som dock förväntas bli lösta i framtiden. Antalet flygplan med denna typ av motorer kan för dagen i Sverige räknas på ena handens fingrar.

På marknaden finns i praktiken f.n. endast en flygdieselmotor och den har 135 hkr (ca 100 kW) motoreffekt. Marknaden och användningsområdet är för denna motor begränsat.

Landets flygklubbar saknar de ekonomiska möjligheterna att göra investeringar i nya luftfartyg med dieselmotorer där inträdesbiljetten är flera miljoner kronor.
Även utbyte av en bensinmotor till en dieselmotor i ett befintligt äldre luftfartyg är en investering i halvmiljonklassen och för de flesta mindre flygplansägare inte en ekonomisk realitet om inte investeringsbeslutet tages i samband med tidsbunden motoröversyn.
Tidsbunden motoröversyn sker normalt efter ca 2.000 timmars gångtid. Många flygklubbar och privata operatörer använder sina flygplan ca 100 timmar per kalenderår och kommersiella operatörer 200-400 flygtimmar per år.
En bensindriven kolvmotor kan därför ha en livslängd om ca 10 år för den mindre användaren och :a 5 år för den större användaren.

Det kan inte förväntas att ägare av luftfartyg kommer att förstöra kapital och kassera fullt fungerande, luftvärdiga och ekonomiskt effektiva och miljövänliga motorer i förtid bara för att investera i ny ännu oprövad teknik och för att undvika skatt på flygbränsle.

I stället kommer luftfartyget säljas till annat land där det kan få driftekonomi och ny-investering kommer inte att ske.

Hjelmco Oil:s uppfattning är att denna verksamhet därefter läggs ned inkl. den lilla flygplatsen.

Oavsett hur och i vilken takt marknaden kommer att agera vad avser en övergång till dieselmotorer kommer möjligheten till att på rimliga ekonomiska villkor upprätthålla en fungerande flygdrivmedelsdistribution i stora delar av Sverige och främst dess inland inte att finnas.

Hjelmco Oil:s kunder och rätten till att få konkurrera på lika villkor.
Hjelmco Oil:s slutkunder är i huvudsak de mindre bolagen, flygklubbar och operatörer.
Samtliga dessa bedriver någon form kommersiell verksamhet, de mindre flygbolagen ex.vis i form av taxiflyg, flygklubbar i form av flygskolor och övriga operatörer ex.vis inspektion av de tusentalsmil kraftledningar som finns i Sverige.

Värdet av landets totala kolvmotordrivna luftfartygsflotta är flera miljarder kronor.

Skatt på flygbränsle är inte bara en politisk fråga utan också en rättvisefråga.
Om flygturbinbränsle tillhandahålles utan skatt för samma typ av luftfartsverksamhet som bedrives med flygbensindrivna luftfartyg kan av rättviseskäl krav ställas på skattefrihet även för denna kundgrupp.

Var och en har rätt att få konkurrera på lika villkor.

Skatt på flygbensin innebär också en mycket stor kapitalförstöring med åtföljande sämre miljö, på grund av turbinmotorernas sämre effektivitet, då de operatörer som kan byter ut sina flygbensindrivna luftfartyg till turbindrivna dito.

För vissa typer av flygproduktion är turbindrivna motorer inte lämpliga, bl.a. p.g.a kostnaden såsom vid flygutbildning varför denna typ av kommersiell verksamhet kommer att lämnas över till utländska flygskolor.

I andra fall är en viss flygplanstyp med kolvmotor det enda tänkbara transportmedlet såsom exempelvis för transporter på korta landningsbanor och med begränsat passagerarunderlag såsom i norra Norrland. Finns inte bränsle att erhålla kan inte trafiken existera.

Ord från några av Hjelmco Oil:s kunder
Hjelmco Oil har först den 11 mars 2005 fått ta del av den nu aktuella utredningen från Luftfartsverket. (dnr LFV 2003-5426-051)
Av denna anledning har vi sökt kontakt med flera av våra kunder för att efterfråga även deras synpunkter.
Av en begränsad rundringning som vi genomfört visar det sig att ingen av dessa kunder känner till Luftfartsverkets utredning, ej heller att utredningen varit på remiss. Ingen har kontaktat dem för synpunkter.

Här några synpunkter från två av Hjelmco Oil:s kunder:

Nordkalottflyg i Luleå (tfn 0920-225048) ett av landets större flygbolag med bensindrivna flermotoriga luftfartyg i kommersiell drift.
(se http://www.nordkalottflyg.se/pages/index_Swe.htm)
Flygchefen Sune Lestander uppger vid samtal med Hjelmco Oil den 14 mars 2005

att det ur flygoperativt synvinkel på marknaden inte finns andra lämpliga luftfartyg för den verksamhet som de bedriver än de som drivs med flygbensin.

Roslagens Helikopterflyg (tfn 0176-18466) är ett ledande helikopterflygbolag som använder bensindrivna helikoptrar i flygutbildning och uppdragsflygning.
Flygchefen Christer Öhlund uppger vid samtal med Hjelmco Oil den 14 mars 2005 att en vanlig ny bensindriven helikopter investeringsmässigt ligger på ca 30 % av en jetmotordriven dito.
De bensindrivna helikoptrarna är därför lämpliga att använda i enklare helikopterverksamhet såsom flygutbildning och kraftledningsbevakning.

Hjelmco Oil:s slutsatser
Transport är en produktionsfaktor i ett ekonomiskt system.
En omprövning av ett skattesystem måste vila på en saklig och oklanderlig grund för att ge önskvärd effekt.
Förslag måste vara förankrade både i miljöteknisk verklighet, ekonomisk verklighet och makro- och mikroekonomiska termer
.
Hjelmco Oil kan därför enligt vad som redovisats ovan inte dela de slutsatser som Luftfartsverket framlagt i sin rapport dnr LFV 2003-5426-051.

SOU 1997:35 sidan 234 skriver: (se bilaga 2.)
”Under åren 1984-87 fanns en statsfinansiellt motiverad bränsleskatt för fritidsflyget. Skatten avskaffades bl.a. på grund av att administrationskostnaderna var högre än än intäkterna”.
Bränsleskatten avsåg skatt på flygbensin för icke kommersiell flygverksamhet.

Vad vi anfört i denna skrivelse visar på att ett införande av skatt som även inkluderar den kommersiella verksamheten som använder flygbensin resulterar i en negativ nytta för individerna, företagen, samhället och staten.

Hjelmco Oil har nästan 25 års erfarenhet och kunskap i de nu redovisade aktuella frågorna.
Vi står gärna till tjänst med ytterligare upplysningar och information som kan förhindra att svensk infrastruktur orsakas oreparabla skador.

Med vänlig hälsning
HJELMCO OIL AB

Lars Hjelmberg
verkställande direktör.

Bil:
1. **Hjelmco Oil:s primära distributionssystem för flygbensin.**
2. **Utdrag ur SOU 1997:35.**