



Aviation gasolines, turbo fuels & lubricants.

TILL HJELMCO OIL:S SAMTLIGA KUNDER

Sollentuna 06 10 15

REGERINGEN BEGÄR FORTSATT SKATTEFRIHET FÖR FLYGBENSIN

Regeringen har beslutat att på en förfrågan från EU-kommissionen svara att den önskar fortsätta med att avvika från EU:s minimiskattesatser vid beskattning av flygbensin som används vid icke kommersiell flygverksamhet.

Bakgrunden är att EU:s rådsförordning 2003/96/EC i sin artikel 18 p.1. anger att nuvarande tillstånd automatiskt förfaller den 31 december 2006 om EU:s råd (dvs finansministrar) dessförinnan på förslag från EU-kommissionen inte beslutat annorlunda.

Orsaken till att det behövs ett tillstånd från EU är att bränsleprodukter inom unionen skall beskattas med minst de minimiskattesatser som föreskrives, detta för att konkurrensförhållandena mellan unionens stater skall vara så likartad som möjligt. För exempelvis oblyad bensin är minimiskattesatsen 359 Euro per 1000 liter.

Det är alltid tillåtet för ett medlemsland att ta ut en högre skatt - men om skatten skall vara lägre än minimiskattsatsen eller noll erfordras således tillstånd.

Skattesatserna i sig beslutas sedan av de nationella parlamenten dvs. i Sverige av riksdagen.

Skulle den svenska regeringen önska en förändring av nuvarande nollskattesats för flygbensin som används i icke kommersiell verksamhet fordrar detta således en proposition och en ny skattelag tagen av svensk riksdag. Normalt tar en sådan process minst 6 månader.

Att hos EU begära fortsatt skattefrihet för flygbensin eller att avvika från EU:s minimiskattesatser, innebär dock inte med automatik att Sveriges begäran tillgodoses.

EU-kommissionen har som önskemål att minimera antalet undantag från beskattning enligt minimiskattesatserna och brukar normalt på olika sätt försöka stoppa de olika staternas önskemål om särbehandling.

Särbehandling är dock i dag ett accepterat förfarande när det gäller olika miljöbränslen bl.a. därför att EU vill stimulera forskning, utveckling och produktion av dessa.

1 061013.LH1/TXTPRIS

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

Regeringsbeslutet - en följd av Hjelmcos miljöarbete

Hjelmcos Oil har under drygt två år bearbetat politiker, myndigheter och departement med målet att skydda vårt unika miljöbränsle AVGAS 91/96 UL, som är en s.k. flygalkylatbensin, samt vårt pågående utvecklingsarbete med nästa generations flygbensin som innehåller biobaserade komponenter.

Utan en stabil svensk hemmamarknad förloras motiven till att utveckla nya bränslen eftersom intresset för miljövänliga flygbränslen nämligen är minimalt utanför Sverige. Exempelvis har Hjelmcos Oil i Sverige tillhandahållit blyfri flygbensin nu i 25 år. Utanför Sverige finns det fortfarande ännu ingen leverantör av blyfri flygbensin!

Hjelmcos informationsarbete har inneburit flera utlandsresor bl.a. till Bryssel för möten med EU-kommissionens representanter, EU-parlamentariker och resor till USA för sammanträffande med personer aktiva inom den enhet som skriver standarden för flygbensin. Därtill har en mängd möten skett med svenska politiker, företrädare för trafikutskottet, naturvårdsverket, miljödepartementet och finansdepartementet för att nämna några.

Hjelmcos Oil har även ett mångårigt samarbete med bl.a. den schweiziska luftfartsmyndigheten och den tyska rymdstyrelsen. Ett pågående projekt är mätning av föroreningar från förbränning i lätta flygplansmotorer av vårt senaste utvecklingsbränsle ett biobaserat HJELMCO 91/96 UL.

Hjelmcos Oil uppfattar finansdepartementets beslut som ett stöd för en utveckling av en hållbar miljö inkluderande flygbränslen baserade på biokomponenter samt ett sätt att säkerställa flygbränsleförsörjning i hela landet.

Finansdepartementets skrivelse till EU-kommissionen har sedan en längre tid beretts inom finansdepartementet och var med rekommendation färdig för beslut före höstens val. I samband med regeringsskiftet blev ärendet dock liggande i avvaktan på att ny minister skulle tillträda.

Det för svenskt allmänflyg positiva beslutet togs av den nye finansministern Anders Borg den 12 oktober 2006.

PRISSÄNKNING

De internationella oljepriserna har under oktober månad fortsatt att sjunka. Vi sänker därför priset på AVGAS 100 LL och AVGAS 91/96 UL med 50 öre/liter den 15/10 2006. De nya priserna framgår av följande förkortade prislista. Fullständiga prisvillkor erhålles från ordinarie prislista. Till angivna priser för depå och zon skall läggas fraktkostnad. Angiven fraktzon är skriven till vänster på kuvertets adressinformation.

PRIS PER LITER	HJELMCO 91/96 UL Ofärgad	AVGAS 100 LL Oblyad Blå	JET-A1 Lågblyad Flygfotogen
ARVIDSJAUR (Zon 5)	825 öre	---	
BROMMA (Zon 4)	825 öre	825 öre	offert
DEPÅ-PRISER			
Zon 1	794 öre	794 öre	offert
Zon 2	824 öre	824 öre	offert
Zon 3	804 öre	804 öre	offert

ROTAX GODKÄNNER HJELMCO AVGAS 91/96 UL

Som vi meddelade i kundbrevet i september månad har världens största flygmotortillverkare Rotax nyligen i sina serviceinstruktioner SI-912-016 och SI-914-019 meddelat att Hjelmc:s AVGAS 91/96 UL och Hjelmc:s AVGAS 91/98 UL är godkända bränslen. Tyvärr blev referensen till Rotax hemsida felaktig. Rätt är : www.rotax-aircraft-engines.com Rotax officiella databas kan även nås via den svenske generalagentens hemsida www.lycon.se.

BILBENSIN MED ETANOL II

Efter vårt kundbrev i september månad i denna fråga har vi fått telefonsamtal från tekniskt intresserade kunder som söker mer information.

Problemet är akut i och med att EU i direktiv kräver att etanol blandas i bilbensin och arbete sker i Sverige för att öka inblandningsmängden från 5 till 10 %.

Det innebär en stor flygsäkerhetsrisk om flygning sker på bilbensin som innehåller etanol.

Hjelmc:s AVGAS 91/96 UL innehåller inte etanol, i enlighet med gällande bränslestandard och riktlinjer från FAA.

Etanol drar till sig vatten

Detta är välkänt. Vem har inte hört talas om "whiskey on the rocks"? Genom att etanolbensin blandar sig med vatten förändras bränslets köldegenskaper och vattnet går inte att dränera bort. Flygbensin garanteras tåla minst minus 60 grader C. Ett förstadium till is är iskristaller. Iskristaller försvårar bränslegenomströmningen och kan om bränslet skall passera ett filter helt eller delvis blockera detta. Resultatet kan bli att motorn går för magert alternativt "stallar".

Etanol brinner långsamt och påverkar motoroljan

Konsekvensen av detta är att om en motor har fast tändläge kommer förbränningsfasen att fortsätta efter att kolven

passerat sitt toppläge. Detta ställer nya krav på flygmotoroljan vars uppgift bl.a. är att smörja cylinderväggarna. Smörjoljan klarar inte den högre väggtemperaturen som uppstår vid långsam förbränning.

Etanol orsakar korrosion

All motoretanol är inte helt ren från biprodukter, exempelvis små mängder metanol.

Metanol är känt för att vara mycket aggressivt mot aluminium.

Etanol kan på grund av sin vattenupptagningsförmåga på en kort tid orsaka förödande korrosionsskador på både glid- och rullningslager.

När korrosionen väl har börjat går skadeförloppet snabbt och med dyrbara motorskador som följd.

Etanol är ett lösningsmedel

Gummi- och packningsdetaljer i Din motor och dess bränslesystem klarar normalt inte etanol, speciellt om ditt flygplan har några år på nacken.

Ett flygbränslesystem som hanterat flygbensin innehåller alltid små mängder föroreningar som fastnat på dess väggar. Etanol kan lösgöra dessa föroreningar som sedan fortsätter att transporteras till filter, munstycken etc där de fastnar.

Det tar lång tid att få ett bränslesystem rent från avlagringar. Motorstörningar kan förekomma under lång tid efter övergång till ett etanolhaltigt bränsle.

Etanol har lägre energiinnehåll

Lägre energiinnehåll innebär högre bränsleförbrukning. Om etanolinnehållet är några enstaka procent blir detta inte avgörande - men om det kommer upp i 10 % eller mer måste tillräckligt bränsleflöde säkerställas till motorn. Annars kan den gå för magert varigenom full motoreffekt inte kan erhållas. Munstycken kan även behöva bytas och flottörlägen ändras. Med lägre energiinnehåll och högre bränsleförbrukning minskar också aktionsradien och planets prestandahandbok blir ogiltig.

Etanol kan användas i flygdrivmedel efter förädling

Det är fel att tro att Hjelmco Oil är emot användning av bioprodukter i flygbränslen -- tvärt om -- men det måste vara komponenter som inte ger avkall på flygsäkerheten. Etanol kan vidareförädlas till etanoleter, s.k. ETBE. ETBE är en mycket lämplig komponent för flygbensin och saknar i princip samtliga de nackdelar som motoretanol har. Det finns f.n. inga planer att ersätta etanol med ETBE i svensk bilbensin. Däremot arbetar Hjelmco Oil med nästa generations flygbensin och denna innehåller bl.a. ETBE.

MED HÄLSNINGAR

Lars Hjelmberg