

## Bäste Hjelmco-kund - Skatt på flygbensin - Sverige behöver Din hjälp

Finansdepartementet har den 15 januari 2008 föreslagit skatt på flygbensin vid både kommersiell och icke kommersiell verksamhet. Förslaget kan hämtas på AOPA Sverige:s hemsida [www.aopa-sweden.com](http://www.aopa-sweden.com).

Jag ber Dig att personligen lämna ett eget remissvar på departementets förslag. Du kan skriva detta som vanlig e-post utan särskilda formalia – men svaret måste vara hos departementet senast den 8 februari 2008 under adress [registrator@finance.ministry.se](mailto:registrator@finance.ministry.se). Ange som referens i ämnesraden "Remissvar PM om beskattning av flygbränsle dnr Fi2008/432." Ange klart och tydligt som mottagare i början på texten: Finansminister Anders Borg och glöm inte att ange avsändare med postadress. Sänd också **3 ex** till Registrator, Finansdepartementet, 103 33 Stockholm i **vanligt brev** i enlighet med vad departementet angivit i det utskickade remissmaterialet.

Förslaget om skatt kommer ursprungligen från Luftfartsverket i ett uppdrag från Näringsdepartementet 2004. Luftfartsverkets förslag kan hämtas på Hjelmco:s hemsida [www.hjelmco.com/files/taxes](http://www.hjelmco.com/files/taxes) "LFV utredning" och är närmare beskrivet på utredningens sida 25. Hjelmco har lämnat remissvar på Luftfartsverkets förslag och detta kan hämtas från [www.hjelmco.com/files/taxes](http://www.hjelmco.com/files/taxes) "Hjelmco remissvar". Du finner även en sammanfattning av vårt svar till Näringsdepartementet i slutet av detta brev.

EU-kommissionen har ålagt Sverige att beskatta s.k. "privat nöjesflygning". Denna utgör enligt Statens Institut för Kommunikationsanalys c:a 10 % av allt svenskt bensindrivet flyg. Finansdepartementet tycker dock att beskattning utifrån syftet med flygningen blir krångligt och vill istället beskatta 100 %, dvs allt flyg där bensin är drivmedel.

Det skattebelopp som kommissionen ålagt Sverige att infordra på s.k. "privat nöjesflygning" är enligt EU:s minimumsattesats c:a 2 miljoner kr/år. Finansdepartementet föreslår dock, självpåtaget, istället c:a 20 miljoner kr/år.

En beskattning av flygbensin oavsett hur skatten utformas kommer att få konsekvenser för det svenskt allmänflyg.

Enligt en översiktlig marknadsanalys som Hjelmco har gjort finns risk för en halvering av förbrukningen av flygbensin i Sverige till ca 2,5 miljoner liter/år. Om detta inträffar kan också följande hända:

1. En halvering av flygtiden innebär att halva flygplansflottan, ca 1000 plan, blir överflödiga, alternativt att värdet på hela flygplansflottan halveras, vilket skulle ge en förlust om ca 500 miljoner kronor.
2. Ca 200 flyglärare och mekaniker behövs inte längre.
3. Ca 25 flygplatser kan försvinna, ty flygklubbers verksamhet uppnår ej kritisk massa.
4. Ca 500 arbetstillfällen kopplade till fjällnäring och turism kan försvinna då flygbensin inte kan levereras till flygplatser i glesbygd.
5. På sikt kan 1000 – 2000 flygcertifikat förfalla – det blir för dyrt att flyga.

Alla dessa bedrävligheter med kapitalförstörelse och förlust av arbetstillfällen kan inträffa bara för att Finansdepartementet inte vill hantera en skatt till ett värde av ca 2 miljoner kr/år. Men – loppet är inte kört och vi ger inte upp.

Jag föreslår att Du i Ditt remissvar beskriver hur Din verksamhet påverkas och hur det påverkar samhället med risk för förlust av exempelvis kompetens och brist på utbildningsunderlag för kommande piloter för det tunga flyget, risk för begränsningar hos FFK, brandflyg, kraftledningsbevakning, nedlagd ungdomsverksamhet på flygklubben, förlust av arbetstillfällen, försämrade möjligheter till transport, firmaflyg etc. Välj det som träffar Dig och Din samverkan med samhället.

Sprid gärna detta meddelande till flygarvänner. Det finns också upplagt på [www.hjelmco.com/files/taxes](http://www.hjelmco.com/files/taxes) under rubrik "Upprop". Känner Du en politiker – ring upp och be denne agera.

Tack för Din medverkan och glöm inte att senaste inlämningsdag av Dina åsikter är den 8 februari 2008.

**Sollentuna den 23 januari 2008**



**Lars Hjelmberg**

**Skatt på flygbränslen - Sammanfattning av Hjelmcö Oil:s remissvar från 2005  
på LFV:s utredning**

Luffartsverket anger i utredning utförd på uppdrag av näringsdepartementet att skatt på flygbensin, både för kommersiell och icke kommersiell verksamhet, kan ses som motiverad.

Frågan om skatt på flygfotogen lämnas i utredningen öppen. Inställningen hitintills har varit att verka för ett system med utsläppsrätter.

**Hjelmcö Oil anser att Luftfartsverkets utredning har stora brister och att utredningen inte tar hänsyn till att:**

Förändringar i konsumtionsmönster allvarligt kan skada känsliga distributionssystem och i vissa fall resultera i att flygplatser och landsändar helt blir utan drivmedelsförsörjning.

Skatt på flygbensin kraftigt reducerar möjlighet till optimering av transportvolym och skapar onödiga merkostnader för distributionen.

Skatt jämte merkostnader för distribution minskar användningen av flygbensin med resultat att fasta kostnader för inköp, lagring etc. blir fördelade på en reducerad mängd bränsle vilket ytterligare höjer bränslepriset.

Avsaknad av flygbränsle på flygplatser gör att ett luftfartygs operativa förmåga kraftigt nedsättes och att luftfartyg inte kan användas i vissa delar av landet.

Detta medför mycket allvarliga konsekvenser för samhället vid olyckor, naturkatastrofer eller annan belastning av samhället då lufttransporter eller verksamhet med flyg är nödvändiga men inte kommer att kunna utföras.

Kommersiella operatörer har rätt att konkurrera på lika villkor. Luftfartsverkets nuvarande ståndpunkt innebär, om det avsåg den markbundna trafiken, att ex.vis taxibilar som har bensinmotorer betalar skatt och taxibilar som har dieselmotorer åker skattefritt.

Flygbensinmotorer är väsentligen mer bränsleeffektiva än turbinmotorer.

Luftfartyg med turbinmotorer verkar i huvudsak på 10.000 – 13.000 meters höjd ovanför vädersystemens luftskikt och nära känsliga ozonlager.

Luftfartyg med bensinmotorer verkar i huvudsak på höjder under 3.000 meters höjd och inom det luftskikt där ordinarie luftföroreningar hanteras av vädersystem.

Miljöklassning saknas för flygbränslen och att bränslen som Hjelmcö:s flygalkylatbensin med särskilda miljöegenskaper klumpas ihop med vanlig flygbensin.

I Sverige omsätter flygbensinen c:a 5 miljoner liter per år emedan flygfotogen nästan en miljard liter per år. Är detta inte att sila mygg och svälja elefanter?

Transport är en produktionsfaktor i ett ekonomiskt system. En omprövning av ett skattesystem måste vila på saklig och oklanderlig grund för att kunna förstås och ge önskvärd effekt. Förslag och tankar måste vara förankrade både i miljöteknisk, ekonomisk verklighet och makro- mikroekonomiska termer.

&&&