



## Bäste AOPA-S och SPAF medlem - Skatt på flygbensin - Allmänflyget behöver Din hjälp

Jag skriver till Dig i egenskap av "past president" i AOPA-S och SPAF.

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/pdf/2008/skat\\_%20pa\\_flygbranslen\\_jan\\_15\\_2008%20.pdf](http://www.aopa-sweden.com/pdf/2008/skat_%20pa_flygbranslen_jan_15_2008%20.pdf).

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 Hjelmcos hemsida [www.hjelmco.com/files/taxes/LFV\\_utredning.pdf](http://www.hjelmco.com/files/taxes/LFV_utredning.pdf) -- läs och begrunda sidan 25. Hjelmcos har år 2005 lämnat remissvar på Luftfartsverkets förslag enligt ovan. Du kan också hämta deras remissvar på [www.hjelmco.com/files/taxes/hjelmco\\_remissvar.pdf](http://www.hjelmco.com/files/taxes/hjelmco_remissvar.pdf) och även i slutet av detta e-brev läsa en sammanfattning på Hjelmcos remissvar.

EU-kommissionen har ålagt Sverige att beskatta s.k. "privat nöjesflygning" – men Finansdepartementet tycker det blir för krångligt att administrera varför man vill beskatta all flygverksamhet där bensin är drivmedel.

Det skattebelopp som kommissionen ålagt Sverige att infordra på s.k. "privat nöjesflygning" är ca 2 miljoner kr/år. Det skattebelopp som Finansdepartementet föreslår är ca 20 miljoner kr/år, för all bensindriven flygning i Sverige.

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

Enligt en översiktlig marknadsanalys som Hjelmcos 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 flygklubbars 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 bedrägligheter med kapitalförstöring och förlust av arbetstillfällen kan inträffa bara för att Finansdepartementet inte vill hantera en något krånglig skatt till ett värde av ca 2 miljoner kr/år. Men – loppet är inte kört och AOPA 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.aopa-sweden.com](http://www.aopa-sweden.com)

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 24 januari 2008

*Hjelmcos*

Lars Hjelmcos



**2005-03-18**

**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 Luffartsverkets 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 luffartygs operativa förmåga kraftigt nedsättes och att luffartyg 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. Luffartsverkets 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.

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

Luffartyg med bensinmotorer verkar i huvudsak på höjder under 3.000 meters höjd och inom det luftskikt där ordinarie luffföroreningar 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.

&&&