

### **Skatt på flygbränslen - Sammanfattning av Hjelmcö Oil:s remissvar**

Luftfartsverket 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 utsläppsätter.

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

Förändringar i konsumtionsmönster allvarligt kan skada känsliga distributions-system 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.

&&&