2008-02-06 16:23 Till: **<registrator@finance.ministry.se>**
Kopia:

Ärende: **Remissvar - PM om beskattning av flygbränsle - dnr Fi2008/432**

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar - Promemoria om beskattning av flygbränsle 2008-01-15 – dnr Fi2008/432

Inledning
Helicopter Assistance AB bedriver kommersiell helikopterverksamhet med 5-6 kolvmotor-helikoptrar baserade i Stockholm, Västerås och Örebro. Företaget har varit verksamt i över 25 år och är idag en av landets större operatörer av kolvmotorhelikoptrar som drivs med flygbensin.

Flyguppdrag
Vi utför olika typer av flyguppdrag så som taxiflyg, foto/filmuppdrag, vattenprovtagning, inventerings- och inspektionsflygningar av olika slag. Vi har även utfört uppdrag åt försvarsmakten.

Pilotutbildning
Vi utbildar 15-20 helikopterpiloter per år i vår flygskola. Många av dessa piloter går sedan vidare till uppdrag i samhällsnyttiga funktioner inom ambulans- och räddningsverksamhet med helikopter. Eleverna finansierar själva sin utbildning.

Försäljning av Helikoptrar
Återförsäljare i Sverige för världens mest sålda helikoptrar – Robinson R22 och R44
De enda kolvmotorhelikoptrar som f.n. är godkända att flygas på blyfri flygbensin UL 91/96.

Miljöpåverkan
Våra kolvmotordrivna (flygbensin) helikoptrar är betydligt mer bränsleeffektiva än motsvarande helikoptrar som drivs med turbinmotorer (flygfotogen) – förbrukar ca hälften så mycket bränsle per timme vilket också gör att utsläppen blir mindre. Varje liter bränsle som förbrukas producerar ca 2,4 kg CO_2 – alltså ju mer bränsle som förbrukas ju större utsläpp av CO_2, vilket alltså betyder att en turbinhelikopter (flygfotogen) släpper ut i det närmaste dubbelt så mycket CO_2 per tidsenhet jämfört med en kolvmotordriven (flygbensin) helikopter av samma storlek.

Dagens nät av bränsledepåer för flygbensin som är betydligt större än antalet för flygfotogen gör att sträckflygningar kan flygas effektivare då mindre omvägar krävs vid mellanlandning för tankning jämfört med flygning på flygfotogen – mindre miljöpåverkan.

Flygbensin / Flygfotogen - Framtiden
Vi vänder oss mot påståendet i PM:et att privatflygning med flygfotogen skulle vara försumbart. Faktum är att det kommer fler och fler flygplan som drivs med diselmotorer (flygfotogen) in på marknaden och de stora tillverkarna Cessna och Piper erbjuder konverteringskit där man byter från kolv- till diselmotorer. Privatflyg med turboprop och jetmotordrivna flygplan (VLJ – Very Light Jet) är också på uppgång. Vi vill påstå att alla dessa förändringar på världsmarknaden gör att det som av er idag anses som försumbar förbrukning av flygfotogen för privatflygning inte kommer att stämma inom en ganska snar framtid.

Skatt på Utbildning
Våra elever finansierar själva sin utbildning till helikopterpilot och att belägga denna redan kostsamma utbildning med ytterligare kostnader i form av denna skatt måste vara helt fel

Försvårad försäljning av helikoptrar
Ett införande av skatt på flygbensin gör att intresset att köpa våra helikoptrar kommer att minska på grund av att det blir dyrare att flyga med dom och vi kan komma att förlora marknad till flygfotogenförbrukande turbinhelikoptrar som i sin tur innebär en större belastning på miljön.

Snedvriden konkurrens
Det är helt oacceptabelt att bara en part verkande på samma marknad skall drabbas av en myndighetspålaga som medför ökade kostnader och snedvrider konkurrensen.
Att man sen använder argumentet förenklad administration för att belägga vissa flygoperatörer med ”straffskatt” kan knappast vara förenligt med svensk lag och EU rätt.

Helicopter Assistance hoppas att Regeringen behandlar ärendet i för branschen i sin helhet positiv anda och på så vis främjar en sund konkurrens på lika villkor.

Bromma 2008-02-06
Helicopter Assistance AB

Lee Andersson
Styrelseordf.

Göran Wennergren
Flygchef

Helicopter Assistance AB
Bromma flygplats
16867 Bromma

Tel 08-987000
Fax 08-987025
E-mail info@helicopterassistance.com