FI2008/432 Hjelmco Oil remissvar bilaga 4

reglerna. Vi har ovan, i avsnitt 9.2, lämnat en kort redogörelse för hur flygbränslen tidigare har beskattats i Sverige.

9.5.2 Beskattning av bränslen vid yrkesmässig flygning

Användning av flygfotogen för yrkesmässig flygning får inte beskattas inom EG. Detta överensstämmer med vad som i dag gäller i Sverige.

Det står medlemsländerna fritt att beskatta andra flygbränslen än flygfotogen – alltså i praktiken flygbensin och gasol – som förbrukas vid yrkesmässig flygning. Vi anser att det är av vikt att de svenska skattebestämmelserna utformas så att hanteringen av de skattepliktiga produkterna är så enkel och praktisk som möjligt. Mot den bakgrunden är det lämpligt att samma regler gäller för alla bränslen som används i samband med yrkesmässig flygning. Vi föreslår därför att bränslen som används för detta ändamål även i fortsättningen skall vara skattefria.

Vi återkommer nedan i avsnitt 9.5.4 till den lagtekniska utformningen av skattefriheten för bränslen som används vid yrkesmässig flygning.

9.5.3 Beskattning av bränslen vid privat nöjesflygning

Som vi nämnt ovan tas allmän energiskatt och koldioxidskatt ut för gasol som förbrukas i samband med privat flygning. All övrig bränsleförbrukning i luftfartyg är fri från punktskatt. Utan att begära särskilt undantag från EG:s bestämmelser finns det dock inte möjlighet att som medlem i EG behålla en skattebefrielse för bränslen som förbrukas i samband med icke yrkesmässiga flygningar. Sverige har inte i samband med förhandlingarna om medlemskap i EG begärt något sådant undantag.

För Sveriges del innebär en harmonisering med EG:s regelverk alltså att skatt skall tas ut på samtliga flygbränslen som förbrukas i samband med flygning för fritidsändamål eller andra privata ändamål. I dag är detta, som nyss nämnts, fallet endast beträffande gasol.

9.5.4 Lagteknisk utformning av beskattningen av flygbränslen

Flygbensin

Beskattning av flygbensin som används för privata ändamål har, som nämnts ovan, förekommit i Sverige under en begränsad tid under 1980-talet (1 januari 1984 – 1 juli 1987). Departementschefen gav i samband med införandet av denna bestämmelse en del exempel på användningsområden som inte inrymdes

i begreppet fritidsändamål och alltså inte kom i fråga för bränslebeskattning[6]. Så vitt vi kan bedöma är denna uppräkning aktuell även i dag. Det rör sig om t.ex. bruksflyg, skogsbrandbevakning, målflygning, skolflyg, räddningstjänst, jordbruksflyg, trafikövervakning, frivilliga flygkåren, bogsering av segelflygplan och andra uppdrag som utförs mot ersättning. Ett annat område är de fall då ett företag med eget flygplan företar transporter i den egna verksamheten. Taxiflyg och annat personflyg som utförs mot ersättning bör också få utföras med skattefritt bränsle, även om passagerarnas ändamål med resan är fritidsbetonat.

Samtliga som berördes av de dåvarande beskattningsreglerna, dvs. främst beskattningsmyndigheten, oljebranschen och individuella flygklubbar, var starkt kritiska till beskattningens utformning. De problem som tidigare påtalats torde på nytt bli aktuella om en sådan beskattning av flygbensin nu skulle återinföras. Det rör sig alltså om stora nackdelar ur administrations- och kontrollsynpunkt. Dessa hänger i princip samman med att de flygplan, där flygbensin förbrukas, inte sällan används för såväl privata som yrkesmässiga ändamål.

Den tidigare beskattningen byggde på ett deklarationssystem, varigenom samtliga registrerade flygbensinsförbrukare fick köpa bränsle skattefritt. Skatt på flygbensin som använts för icke yrkesmässiga ändamål redovisades sedan i deklarationerna. Genom att tillämpa en låg volymgräns för registrering som skattskyldig var i princip samtliga förbrukare av flygbensin registrerade.

Mot bakgrund av de stora praktiska problem som den tidigare beskattningen av flygbensin medförde, anser vi att en annan teknisk lösning – om möjligt – bör söka väljas för att åstadkomma att skatt betalas för flygbensin som används vid privat nöjesflygning.

Ett försäkranssystem vore mindre lämpligt, beroende inte minst på svårigheterna för många förbrukare att i samband med inköp kunna avgöra hur stor mängd bränsle som kommer att förbrukas vid yrkesmässig flygning. Ett alternativ vore att låta samtliga förbrukare köpa beskattad flygbensin och ge dem möjlighet att i efterhand söka kompensation för den skatt som belastat flygbensin som använts yrkesmässigt. Den höga skatten på bensin gör dock att förbrukarna i sådant fall skulle drabbas av en märkbar ekonomisk belastning.

Flygbensin är visserligen ett bränsle för vilket en minimiskattesats har bestämts i direktiv 92/82/EEG. Artikel 8.1 b i direktiv 92/81/EEG ger dock, som vi nämnt ovan, utrymme för att skattebefria all annan förbrukning av flygbränsle i luftfartyg än sådan som sker när luftfartyget används för privat nöjesflygning. Skatt skall alltså endast betalas när flygbensinen förbrukats för sådan flygning. Vi anser mot den bakgrunden inte att gemenskapsrätten hindrar att flygbensin undantas från direkt skatteplikt och vi föreslår att skyldigheten att betala skatt för flygbensin inträder först när bränslet förbrukas för drift av flygplan när detta används för fritidsändamål eller annat privat

[6] Prop. 1983/84:28 s. 35.

ändamål eller för uppvärmning eller annan motordrift än drift av flygplan (se 2 kap. 3 § andra stycket, 4 kap. 11 § första stycket 4 och 5 kap. 3 § 3 förslaget till lag om skatt på energi).

Vårt förslag innebär alltså att flygbensin – i likhet med vad som gäller idag – kan tillverkas och säljas utan att några beskattningsåtgärder aktualiseras. Det åligger därefter förbrukaren av flygbensinen att redovisa den mängd bränsle som använts i samband med nöjesflygning i deklaration och betala den aktuella skatten till staten. Det är alltså endast förbrukaren av flygbensinen som är skattskyldig enligt vårt förslag.

Flygfotogen

I Sverige tas i dag såväl allmän energiskatt och koldioxidskatt som särskild dieseloljeskatt ut för fotogen som används för drift av motorfordon. En anpassning till EG:s regler innebär att denna skattenivå – som i vårt förslag motsvaras av koldioxidskatt samt förhöjd energiskatt – skall tillämpas även för flygfotogen som förbrukas i luftfartyg som används för privata ändamål.

Vi föreslår att skatteplikten för flygfotogen utformas på samma sätt som vi nyss föreslagit bör gälla för flygbensin. Flygfotogen förslås alltså inte omfattas av direkt skatteplikt och detta bränsle behöver därför inte förses med de särskilda märkämnen som föreskrivs i 2 kap. 1 § första stycket 3 a förslaget till lag om skatt på energi.

Flygfotogen används för drift av jetflygplan. Det torde dock sällan förekomma att sådana flygplan används för privata fritidsändamål. Beskattning av flygfotogen skulle därför endast komma att ske i mycket begränsad omfattning

Gasol, metan och naturgas

Gasol är ett bränsle som omfattas av direkt skatteplikt enligt vårt förslag.

Gasol som används för drift av luftfartyg för privata ändamål beskattas i dag efter den skattesats som gäller för annat ändamål än drift av motorfordon. Enligt gemenskapsrätten gäller att all användning av gasol som drivmedel – dvs. såväl i motorfordon som i luftfartyg – beskattas efter samma skattesats. Den högre skatten för gasol – 1,38 kr per liter – bör därför gälla för användning i luftfartyg liksom i personbilar, bussar, lastbilar, trafiktraktorer och fartyg.

Som vi närmare har utvecklat i kapitel 5 föreslår vi att skilda skattesatser skall införas även för metan och naturgas. Den högre skattesatsen skall tillämpas för samma grupp av förbrukare, som skall betala den högre skatten för gasol. Detta innebär att – i den mån sådan förbrukning förekommer – den högre skatten för metan och naturgas skall gälla vid användning i luftfartyg.