

WISTRAND

PM

TILL: Hjelmco AB

FRÅN: Docent Roger Persson Österman

DATUM: 2008-02-19

ANGÅENDE: **Konsekvenser av att inte införa skatt på flygbränsle för privat bruk**

1 INLEDNING

Sverige har för avsikt att införa en generell hög skatt på flygbensin (se promemoria utgiven av finansdepartementet av den 15 januari 2008 "Beskattning av flygbränsle").

Bakgrunden är att kommissionen i "MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET enligt artikel 19.1 i rådets direktiv 2003/96/EG (privat nöjesflyg)" KOM/742/2006 slutlig beskriver varför Sverige och ett antal andra länder inte kan få förlängning av det undantag som tillämpats på flygbensin för privat bruk.

Wistrand har i PM av den 5 februari 2008 analyserat finansdepartementets skatteförslag och slutsatsen är att en generell hög skatt visserligen anges vara tillåten i energiskattedirektivet men att en sådan skatt torde strida emot det diskrimineringsförbud som finns i EG-rätten och i europakonventionen om de mänskliga rättigheterna. Skälen därtill är följande.

EG-rättsligt kommer en generell skatt att belasta även utländska flygföretag (t.ex. norska och finska) som behöver tanka flygbensin i Sverige. Dessa kommer därmed att diskrimineras visavi svenska och utländska flygföretag som använder flygfotoget, varvid brott mot EG-rätten föreligger.

Europakonventionen förbjuder generellt diskriminering av skattesubjekt. Skatten är uppenbarligen diskriminerande och skälen har inte den tyngd som krävs för att diskrimineringen skall vara acceptabel.

2 DIREKTIVETS ÖVERENSSTÄMMELSE MED CHICAGO KONVENTIONEN

Det finns goda skäl för att anta att energiskattedirektivet inte står i överensstämmelse med de internationella konventionerna på lufttrafikområdet.

3 ÖVERSYN AV ENERGISKATTEDIREKTIVET

Under 2008 skall en teknisk översyn av energiskattedirektivet äga rum. Vidare har kommissionen inlett ett arbete för att skapa möjligheter för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget (meddelande från kommissionen KOM/2007/869 slutlig). Det framgår av meddelandet att kommissionen uppfattar flygets stora betydelse för den europeiska unionen. Det framgår vidare att flyget som samhällssektor också måste omfattas av de övergripande miljömålen. Åtgärder måste dock vara proportionerliga.

Det kan konstateras att flygbensin relativt sett är ett miljövänligt bränsle än flygfotogen. Det framgår vidare att den mest miljövänliga flygbensinen kommer att beskattas på ett alltför hårt sätt.

Det sker vidare ett forsknings- och utvecklingsarbete med att få flygbensin än mer miljövänligt samt ett forsknings- och utvecklingsarbete med att använda bensindrivna kolvmotorer med sådant bränsle även i linjetrafik.

Det förefaller vara en kontraproduktiv politik att beskatta det miljövänligare alternativet på ett sätt som dessutom riskerar att slå ut en av EU uppskattad samhällssektor.

Den svenska regeringen bör därför påpeka för EU-kommissionen att energiskattedirektivet bör ses över med avseende på skatten av luftfartygstrafiken. Sverige bör även avvakta med att följa kommissionens begäran tills ökad klarhet vunnits med avseende på energiskattedirektivets utformning

4 KONSEKVENSER AV ATT UNDERLÅTA ATT EFTERFÖLJA KOMMISSIONENS BESLUT (KOM/742/2006)

De initiala konsekvenserna om Sverige bestämmer sig för att underlåta att införa skatt på flygbensin för privat nöjesflyg är rent faktiskt mycket små. De är i princip obefintliga.

I flera fall har Sverige underlåtit att implementera eller på annat sätt justera skattelagstiftningen trots att Sverige uppmanats av EU-kommissionen att göra så. Sverige

har vidare underlåtit att göra justeringar av skattelagstiftningen trots att EG-domstolen funnit reglerna vara i strid med EG-rätten.

Exempel på detta är inkomst- och mervärdeskattebehandlingen av ideella föreningar, utformningen av skatten på pensionssparande och regler avseende beskattningen av koncerner och omstruktureringar av koncerner.

Enskilda som går miste om rättigheter till följd av EG-rätten kan åberopa direkt effekt eller erhålla skadestånd varvid en bristande EG-rättsuppfyllelse kan rendera en stat kostnader. Något sådant är det inte fråga om i det här fallet, eftersom det handlar om en pålaga på enskilda. Underlåten skatt på flygbensin kan inte rendera Sverige några sanktioner från enskilda.

EG-kommissionen kan emellertid på sikt inleda en fördragsbrottstalan mot Sverige och därmed stämna Sverige inför EG-domstolen. Sverige kan inför domstolen framlägga argument för att den linje Sverige valt är korrekt och därmed försvara sin sak. En sådan fördragsbrottstalan initieras i allmänhet först efter en längre tid av skriftväxling.

För det fall att Sverige slutligen fälls av EG-domstolen för att ha underlåtit att implementera direktivet korrekt leder det inte till att några sanktioner kan påföras Sverige.

Endast om Sverige trots fällande dom underlåter att implementera EG-rätten kan någon sanktion utgå. En sådan sanktion måste kommissionen föra talan om i EG-domstolen.

Det är därmed i grunden en rent politisk fråga om Sverige nu skall följa EU-kommissionens begäran eller om Sverige skall avvakta med implementeringen tills ökad klarhet vunnits.

Sverige har tidigare anfört starka skäl gentemot kommissionen. Det finns ingenting som talar för att dessa skäl inte fortfarande har stark politisk tyngd.