Hjelmco Oil

Aviation gasolines, turbo fuels & lubricants.

FINANSDEPARTEMENTET
Skatte- och tullavdelningen

103 33 STOCKHOLM

Sollentuna den 7 februari 2008

REMISSVAR PÅ
PROMEMORIA OM BESKATTNING AV FLYGBRÄNSLE FI2008/432

SAMMANFATTNING

Beskattning handlar om en avvägning mellan att respektera den enskildes och företagets rätt till sin egendom och inkomst och allmänhetens och företagens rätt och behov av grundläggande service, välfärd och god miljö.

Hur skatt införs och på vad är ofta resultatet av en ideologisk avvägning.

Finansdepartementet föreslår baserat på EU kommissionens meddelande till Rådet KOM 742/2006 (bilaga 1), att Sverige inför energiskatter på all flygning med flygbensin och därjämte för flygfotogen vid s.k. privat nöjesflygning.
Departementets förslag går längre än vad EU:s direktiv 2003/96/EG (bilaga 2) föreskriver, eftersom detta endast föreskriver skatt på s.k. privat nöjesflygning.

Förslaget från departementet i FI2008/432 (bilaga 10) är mycket *innovativt* eftersom det innebär att resenärer med taxiflyg som förbrukar bensin betalar skatt, medan resenärer med taxiflyg som förbrukar flygfotogen (en dieseltyp) slipper skatt.
Om förslaget genomförs utgör detta ett snedvridande och därmed otillåtet årligt statsstöd om c;a 4,4 miljarder kronor.

Finansdepartementets förslag och konsekvenserna härav, om förslaget genomförs, skall ställas mot kravet från EU om att ta in ca 2,5 miljoner kronor i bränsleskatt per år och en allmän önskan att hos Skatteverket ha administrativt enkla system.

Hjelmco Oil anser att finansdepartementets förslag varken kan eller skall införas då direktivet i sig 2003/96/EG (bilaga 2) uppvisar stora brister som gör att det i de delar, som departementet hänvisar till, står i strid med EU-rätten.

Vidare skall departementets förslag inte införas av nedanstående orsaker, där Sverige kan göras ekonomiskt ansvarigt eftersom förslaget står i strid med

- De riktlinjer som angivits i Kom 742/2006 (bilaga 1)
- EG-rättens likabehandlingsprincip
- EG:s konkurrensrätt
- EG-rättens diskrimineringsförbud
- EG-rättens regler om konkurrensstöd
- Europakonventionen.

HJELMCO OIL AKTIEBOLAG.
A private company.
Registered office: STOCKHOLM, Sweden.
Registered number: 556210-9156.
V.A.T. ident. no.: SE556210915601.
URL http://www.hjelmco.com

Oil Terminal, Distribution & Services.
Stuvargatan 9,
SE-721 32 VÄSTERÅS, Sweden.
Phone int. +46 21 12 31 76
Fax int. +46 21 18 46 20
Mobile phone int. +46 70 677 11 44

Supply & Marketing.
Runskogsvägen 4 B,
SE-192 48 SOLLENTUNA, Sweden.
Phone int. +46 8 626 93 86
Fax int. +46 8 626 94 16
Mobile phone int. +46 70 696 93 86

Därutöver kan noteras, att förslaget inte skall införas, eftersom det

- inte är nödvändigt och går längre än vad EU-direktivet (bilaga 2) föreskriver
- lämnar den nästan 2000 gånger miljömässigt farligare flygfotogenen i huvudsak obeskattad på bekostnad av miljövänlig flygbensin
- saknar adekvat konsekvensanalys med tillhörande beskrivning
- gör delar av Sverige utan flygbensinförsörjning
- slår ut delar av landets system för katastrofberedskap
- gör människor i glesbygd inom turistnäringen arbetslösa
- gör flyglärare och mekaniker arbetslösa
- slår ut delar av Sveriges utbildningskapacitet för piloter
- tvingar många små flygplatser att stänga
- skapar kapitalförstöring på bensindrivna luftfartyg
- dramatisk minskar antalet giltiga flygcertifikat
- har en negativ inverkan på flygsäkerheten

Finansdepartementet rekommenderas att med anledning av ovanstående hos EU-kommissionen begära att kommissionen låter rådet pröva energiskattedirektiv 2003/96 EG (bilaga 2) med avseende på innehållet i artikel 14 punkt 1b vid den översyn som ändå kommer att ske av direktivet under år 2008.
I avvaktan på denna översyn kan finansdepartementet med gott samvete underlåta att införa skatt. Stöd för detta återfinns i SOU 1994:85 sidan 109 och SOU 1994:88 sidan 178 (bilaga 3) . Båda dessa utredningar gjordes i anslutning till Sveriges inträde i den Europeiska Gemenskapen.

Slut på sammanfattning
Detaljerat remissvar börjar på nästa sida.

Hjelmco Oil

Aviation gasolines, turbo fuels & lubricants.

FINANSDEPARTEMENTET
Skatte- och tullavdelningen

103 33 STOCKHOLM

Sollentuna den 7 februari 2008

REMISSVAR PÅ
PROMEMORIA OM BESKATTNING AV FLYGBRÄNSLE FI2008/432

Vårt remissvar är långt.
Orsaken är utredningens brister i förslag och analys av konsekvenser samt nästan fullkomlig avsaknad av konsekvensbeskrivningar för den händelse att förslaget skulle genomföras.

Meddelandet från EU-kommissionen till Rådet KOM 742/2006 (bilaga 1)
Detta meddelande avser behandlingen av bl.a. Sveriges ansökan om att få fortsätta att inte beskatta bränslen för s.k. privat nöjesflygning.

Kommissionen skriver här i klartext under § 5 i KOM 742/2006 (bilaga 1)

"Om undantagens upphörande skulle skapa svårigheter i samband med vissa speciella eller särskilda omständigheter, och under förutsättning att de följer gemenskapsrätten i alla avseenden[10] kan medlemsstaterna vidta åtgärder som syftar till att minska eller lindra problemens effekter i samband med övergången till systemet med standardbeskattning.
[10] I synnerhet fördragets regler om statligt stöd."

Hjelmco Oil konstaterar att finansdepartementet använt denna paragraf som underlag för att föreslå skatt på all förbrukning av flygbensin.

Vad departementet här inte noterat är att när man samtidigt i sitt förslag underlåter att lägga motsvarande skatt på all förbrukning av flygfotogen bryter man mot EU:s regler om diskriminerande statsstöd.

Statsstöd kan i olika sammanhang exempelvis vara tillåtna efter ansökan och godkännande och under förutsättning att de inte stör EU:s inre marknad, inte orsakar störningar i konkurrensen och om det handlar om mindre belopp.

Att differentiera skatt på grund av förväntad skada på miljö klassas inte som statsstöd, men flygfotogen är ca 2000 gånger farligare för miljön än flygbensin och den produkten lämnas i departementets förslag i huvudsak utan skatt.

HJELMCO OIL AKTIEBOLAG.
A private company.
Registered office: STOCKHOLM, Sweden.
Registered number: 556210-9156.
V.A.T. ident. no.: SE556210915601.
URL http://www.hjelmco.com

Oil Terminal, Distribution & Services.
Stuvargatan 9,
SE-721 32 VÄSTERÅS, Sweden.
Phone int. +46 21 12 31 76
Fax int. +46 21 18 46 20
Mobile phone int. +46 70 677 11 44

Supply & Marketing.
Runskogsvägen 4 B,
SE-192 48 SOLLENTUNA, Sweden.
Phone int. +46 8 626 93 86
Fax int. +46 8 626 94 16
Mobile phone int. +46 70 696 93 86

Förbrukningen i Sverige av flygbensin per år är ca 5 miljoner liter och har ett potentiellt skattevärde om ca 20 miljoner kronor/år. Förbrukningen av flygfotogen är ca 1,2 miljarder liter per år och har ett potentiellt skattevärde om ca 4,4 miljarder kronor/år.

Den svenska staten är storägare av Nordens största flyg- och resekoncern SAS som enbart förbrukar flygfotogen. Detta bolag kommer enligt departementets förslag att även fortsättningsvis kunna använda flygfotogen i kommersiell luftfart utan skatt, medan andra kommersiella flygbolag som enbart förbrukar bensin måste betala skatt.
Svenska staten äger 21,4 % i flygbolaget SAS och dessa fakta är graverande för Finansdepartementet.

Departementets förslag utgör således förslag om statsstöd bl.a. till ett av staten delägt bolag och är ordagrant i strid med ovan anförd skrivelse från kommissionen till rådet, dvs. EU:s finansministrar.

Statsstödet är inte obetydligt, eftersom den årliga summan uppgår till mångmiljardbelopp.

Därför är statsstödet inte förenligt med EU-fördragets regler om statsstöd.

När en EU-stat inför otillåtet statsstöd är det enligt EU-rätten vanligen den som erhåller stödet som blir återbetalningsskyldig och inte staten i fråga. Informationsansvaret till dem som erhåller statsstöd ligger hos statsmakten.

Den som erhåller otillåtet statsstöd när det gäller större belopp, som i detta sammanhang, är enligt god redovisningssed skyldig att göra avsättning i sin redovisning för det otillåtna stödet för att täcka en kommande återbetalning.

För bolag inom rese- och flygbranschen saknas vanligen det egenkapital som erfordras för att täcka en förväntad skuld på ca 4,55 kr per förbrukad liter flygfotogen. För stora flygbolag kan denna skuld årligen uppgå till miljardbelopp. Konsekvensen av detta är att rese- och flygbolag för att korrekt beakta ekonomiska soliditetsmått är tvingande att debitera sina kunder bränsleskatt för sina resor även om skatteplikt inte är beslutad av riksdagen och alltså inte återfinns i lag, eller att öka det egna kapitalet.

Dessa fakta kan få svårartade ekonomiska konsekvenser för svenskt charter- och linjeflyg, som lever i konkurrens med andra länders resebyråer och flygbolag.

Finansdepartementets förslag och EG-rätten

Finansdepartementet har i sitt förslag refererat till Energiskattedirektivet 2003/96 (bilaga 2) från EU.
Att införliva ett direktiv i svensk lagstiftning kallas för genomförande eller implementering.
Lagstiftaren har dock här ett ansvar för att rättsstridiga lagregler inte införs trots att direktiv i för sig möjliggör en sådan handlingsfrihet.

Hjelmco Oil har låtit två av Sveriges mest kunniga specialister på EG-rätt och skatterätt nämligen, docenten i EG-rätt Ola Wiklund och docenten i skatterätt Roger Persson Österman, båda på Advokatfirman Wistrand, granska finansdepartementets förslag med syftet att klargöra den legala ramen för beskattningsåtgärder av föreslagen natur.

Sammanfattningsvis konstaterar de båda docenterna att finansdepartementets förslag står i strid med

- EG-rättens likabehandlingsprincip
- EG:s konkurrensrätt
- EG-rättens diskrimineringsförbud
- EG-rättens regler om konkurrensstöd
- Europakonventionen.

Om finansdepartementet gör sitt förslag till regeringens förslag som utan ändring resulterar i lag beslutad av svensk riksdag, har Sverige att räkna med omfattande juridiska komplikationer i Länsrätt och Kammarrätt och där Sverige och gynnade svenska näringsidkare i slutändan i EU:s domstolar kan komma att ställas till ekonomiskt ansvar för stiftande och nyttjande av felaktiga lagar.

Det är således felaktigt som departementspromemorian (bilaga 10) anger under dess punkt 5.2 att “För de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms förslaget inte ha någon egentlig påverkan”.

Det är snarare tvärtom. Genomförs förslaget enligt promemorian kommer de allmänna förvaltningsdomstolarna att överösas med en stor mängd rättsfall, vilka på saklig grund kommer att avgöras till de klagandes fördel.

Den sammantagna ekonomiska risken Sverige här tar är inte obetydlig utan uppgår med stor sannolikhet till flera miljarder svenska kronor, omfattande bland annat egendomsförlust i värde på luftfartyg och förlust av värde i företag jämte skadestånd.

Därtill kommer de onödiga och högre kostnaderna för allmänhetens transporter, när bränsleskatt måste debiteras, trots att bränsleskatt inte skall utgå enligt lag.

Promemorian från ovan nämnda skatteexperter är daterad den 5 februari 2008 och visas nedan in extenso (se även bilaga 9):

”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”). Skatten kommer att slå hårt på den sektor i samhället som nyttjar mindre flygfarkoster.
>
> Detta kommer med största sannolikhet att leda till negativa konsekvenser i form av värdeförstöring av befintlig luftfartygsflotta, svår arbetslöshet i en mycket

speciell bransch som kommer att kosta samhället stora pengar att åtgärda, färre flygfält i glesbygd samt konsekvenser för samhällets krisberedskap.

Konsekvenserna skall vägas mot en beräknad skatteintäkt om 19 miljoner kronor.

Det kan konstateras att redan den negativa effekt på arbetsmarknaden den föreslagna skatten har torde kosta mer än 19 miljoner kronor.

Någon samhällsekonomisk cost-benefit analys har inte utförts i arbetet med att ta fram förslaget. I förslaget (s 13) uppges att det inte med säkerhet kan anges vilka effekter skatten får. Trots detta konstaterande, samt avsaknaden av analys bedöms effekterna vara marginella. Slutsatsen är således inte alls underbyggd och det måste uppfattas anmärkningsvärt att promemorians författare tar så lätt på sin uppgift.

Förslaget kan även ifrågasättas från konstitutionella och skatterättsliga utgångspunkter. Detta PM syftar endast till att klargöra den legala ramen för beskattningsåtgärder av föreslagen natur.

1 EG-RÄTTEN

1.1 Skatt på drivmedel regleras i EG-rätten, närmare bestämt i det s.k. energiskattedirektivet 2003/96/EG. I artikel 14 regleras den skattebefrielse som gäller för bränsle för luftfartygen. I punkten 1 anges att

”Medlemsstaterna skall, utöver vad som följer av de allmänna bestämmelserna i direktiv 92/12/EEG om skattebefrielser för användning av skattepliktiga produkter och utan att det påverkar tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser, *bevilja skattebefrielse för följande användningsområden*, på villkor som medlemsstaterna skall fastställa i syfte att säkerställa en korrekt och lättfattlig tillämpning av sådana skattebefrielser och i syfte att förhindra varje form av skatteflykt, undandragande av skatt eller missbruk: (…)

b) Energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle *för annan luftfart än privat nöjesflyg*. (…)

Medlemsstaterna får begränsa tillämpningsområdet för denna skattebefrielse till att enbart gälla leveranser av flygfotogen (KN-nummer 2710 19 21).”

Sammanfattningsvis anger energiskattedirektivet således att annan luftfart än privat nöjesflygning skall vara undantagen från energiskatt. Undantaget kan inskränkas till att avse endast flygfotogen.

Energiskattedirektivet ger således Sverige möjlighet att ta ut skatt på flygbensin som används i all luftfart. Energiskattedirektivet innebär samtidigt en skyldighet för Sverige att ta ut sådan skatt på nöjestrafik.

Förarbeten till EG-rättslig lagstiftning, som närmare kan förklara den europeiske lagstiftaren syften, saknas i stort sett. Det är därför inte möjligt att fastställa bakgrunden till att energiskattedirektivet ger möjlighet för en medlemsstat att beskatta all typ av flygbensin.

1.2 Energiskattedirektivet utgör s.k. sekundärlagstiftning och måste vara i överensstämmelse med EG:s primärrätt (fördraget) och det måste även stå i överensstämmelse med de allmänna rättsprinciper som gäller i EG-rätten. Vidare måste all EG-rätt stå i överensstämmelse med internationella konventioner.

Det kan konstateras att den möjlighet som anges i direktivet att beskatta flygbensin som används i annan luftfart än privat nöjesflygning står i strid med likabehandlingsprincipen. Den luftfart som använder flygfotogen åtnjuter en mycket stor skattefördel. Skatten är dessutom diskriminerande eftersom den missgynnar vissa företag på ett godtyckligt sätt. Det är endast möjligt att diskriminera en person om mycket starka allmänna skäl föreligger. Det skall vara fråga om att säkerställa allmän ordning, säkerhet och hälsa.

1.3 Åtgärden skall dessutom vara proportionerlig. EG-domstolen har i bedömningen av proportionaliteten med avseende på skatter och avgifter tagit intryck av tysk rätt (se Moëll ”Proportionalitetsprincipen i skatterätten” Juristförlaget i Lund 2003 s 118). Det är därvid synnerligen intressant att tysk domstol underkänt en tysk skattelagstiftning som liknar det skatteförslag som här bedöms. (Finanzgericht Düsseldorf dom 4 K 3864/06 VM, daterad den 7 Nov. 2007))

En proportionalitetsbedömning enligt EG-rätten sker på sådant sätt att den prövade åtgärden skall vara *lämplig och nödvändig* för att nå målet.

Målet med den föreslagna skatten är att beskatta flygbensin som används för privat nöjesflygning. Medlet, åtgärden, är att beskatta all flygbensin. Förslagets skäl för att beskatta all flygbensin är att en sådan reglering inte leder till *avgränsningsproblem* mellan vad som utgör annan luftfart och nöjesflygning. Den

administrativa bördan för företagen skulle minska. *Förorenaren* skulle dessutom betala skatt för den miljöpåverkan flygtrafiken har.

Är det lämpligt och nödvändigt att beskatta all flygbensin för att nå målet att beskatta den flygbensin som används för privat nöjesflygning? I bedömningen är det viktigt att konstatera att det är endast en mindre del av konsumerad flygbensin som används för privat nöjesflygning, nämligen 10% (se förslaget s 13).

Det kan konstateras att det inte kan anses lämpligt. Det kan möjligen vara nödvändigt eftersom det inte kan uteslutas att det blir administrativt betungande att särskilja bensin som använts för nöjesbruk. Av förslaget framgår emellertid att det inte är omöjligt. Det framgår även av att andra EU-stater har regler som innebär att endast nöjesflyget beskattas. Sverige hade under mitten av 1980-talet sådana regler.

1.4 Det kan likaså konstateras att möjligheten kan utnyttjas på ett sådant sätt att rättsstridigt statsstöd kan komma att föreligga. Skattebefrielsen för enbart luftfart som nyttjar flygfotogen står sannolikt i strid med fördragets regler om statsstöd (artikel 87).

1.5 Vidare kan konstateras att möjligheten står i bristande överensstämmelse med de internationella konventioner (Chicagokonventionen) som slutits inom ramen för verksamheten i ICAO (International Civil Aviation Organization) som är ett underorgan till FN. Konventionerna innebär att internationell luftfart skall vara undantagen från skatt på bränsle (konventionen reglerar dock inte nöjesflygning). Det kan givetvis inte förutsättas att all luftfart över landgränser enbart sker med användning av flygfotogen som bränsle. T.ex. torde det i norra Sverige vara mycket vanligt med internationella luftrörelser med mindre flygfartyg, i annat syfte än privat nöjesflygning. Att lägga märke till är att i preambeln till energiskattedirektivet särskilt beaktas i p 23 att de internationella förpliktelserna skall följas.

1.6 Direktivets uppgivna möjlighet att beskatta flygbensin som används i annan luftfart än privat nöjesflygning är således ytterst tveksam.

Problemet med direktivets rättsstridiga karaktär skall dock inte överdrivas. Direktiv är inte omedelbart bindande rätt utan riktas istället till den nationelle lagstiftaren som har att införa nationell lagstiftning som uppfyller målen med

direktivet. Åtgärden att införa direktiv i nationell lagstiftning kallas för implementering.

EG-domstolen har påpekat att lagstiftaren har ett ansvar att se till att direktiv implementeras på ett korrekt sätt (se t.ex. mål C-166/98 Socridis). En nationell lagstiftare kan således inte införa rättsstridiga lagregler trots att ett direktiv i och för sig möjliggör en sådan handlingsfrihet.

Den svenska lagstiftaren kan således inte ta energiskattedirektivet till intäkt för att införa lagregler som strider emot den EG-rättsliga likabehandlingsprincipen, som diskriminerar, som strider emot regler om statsstöd eller som strider emot internationella konventioner.

1.7 Den föreslagna skatten står i strid med EG-rättens likabehandlingsprincip och EG-rättens diskrimineringsförbud. Den utgör vidare otillåtet statsstöd. Den torde även stå i strid med internationella åtaganden.

2 REGERINGSFORMEN OCH EUROPAKONVENTIONEN OM DE MÄNSKLIGA RÄTTIGHETERNA

2.1 Skatter måste uttas enligt den svenska grundlagens bestämmelser (regeringsformen). Skatter måste även uttas i enlighet med europakonventionen om de mänskliga rättigheterna.

2.2 Det kan konstateras att den svenska lagstiftaren enligt regeringsformen och europakonventionen har relativt stora möjligheter att bestämma hur skatter skall utformas.

2.3 Regeringsformens skydd för enskilda är svagt. Det kan inte råda något tvivel om att möjligheten att i lag gynna eller missgynna olika personer eller grupper i Sverige är en politisk maktbefogenhet enligt den svenska grundlagen (Påhlsson ”Likhet inför skattelag” Iustus förlag 2007 s 49).

Lagar måste dock vara generella och kan inte enbart rikta sig mot en person. Regeringsrätten har dock funnit att så länge som reglerna är generellt avfattade, och teoretiskt kan komma att omfatta flera personer, är generalitetskravet uppfyllt trots att det står helt klart att det enbart är en enda person som kommer att träffas av en lagregel (RÅ80 1:92). Rättsläget kan dock ha kommit att ändras i en för lagstiftaren skärpande riktning (se uttalanden i SOU 1999:59 s 64 ff).

2.4 Förslaget om att införa skatt på flygbensin torde inte stå i strid med regeringsformen.

2.5 Europakonventionen begränsar däremot lagstiftaren på ett mer påtagligt sätt.

Diskriminering är inte tillåten (se t.ex. målet Darby mot Sverige ECtHR Serie A nr 187).

Uppenbarligen särbehandlas på ett negativt sätt de operatörer som nyttjar flygbensin i förhållande till de operatörer som nyttjar flygfotogen.

En otillåten diskriminering föreligger dock inte enbart på grund av att en negativ särbehandling föreligger. Skillnaden i behandling måste sakna objektiv och skälig motivering för att förbjuden diskriminering skall föreligga.

Europadomstolen har vidareutvecklat sin syn i flera fall och har konstaterat att målsättningen med den särbehandlande regleringen skall ha legitimitet. Det skall också råda skälig proportionalitet mellan målet och medlet.

2.6 Förslagets skäl för att beskatta all flygbensin är att en sådan reglering inte leder till *avgränsningsproblem* mellan vad som utgör annan luftfart än privat nöjesflygning och privat nöjesflygning. Den *administrativa bördan* för företagen skulle minska. *Förorenaren* skulle dessutom betala skatt för den miljöpåverkan flygtrafiken har.

Först måste analyseras om Skatteverkets önskan om enkla regler är ett sådant objektivt och legitimt skäl som kan innebära att diskriminering inte föreligger. Utan tvekan är det legitimt att beakta ett sådant intresse vid lagreglering om skatter.

För det andra måste analyseras om det även är ett legitimt och objektivt skäl att minska företagens administrativa börda. I princip bör det anses vara ett legitimt skäl. I den här bedömda situationen önskar emellertid inte företagen slippa en sådan börda, tvärtom. Av det skälet saknar skälet sådan objektiv legitimitet som krävs.

För det tredje måste skälet att beskatta förorenaren analyseras. Kort kan konstateras att eftersom flygfotogen är sämre ur miljöaspekt saknar skälet all legitimitet för att beskatta flygbensin.

Skatteverkets önskan om enkelhet är således det enda bärande skälet. En proportionalitetsbedömning skall därmed ske. En sådan proportionalitetsbedömning sker på ett något annorlunda sätt än vid tillämpningen av EG-rätten (se ovan).

2.7 Målet är att på ett *enkelt sätt beskatta privat nöjesflygning*. Medlet för att göra detta är att beskatta *all luftfart som drivs med flygbensin*.

I proportionalitetsbedömningen måste beaktas hur den föreslagna skatten träffar sitt mål. Enligt förslagets uppgifter (s 13) används ca 90% av konsumerad flygbensin för annan luftfart än privat nöjesflygning. Målet att beskatta 10% av totalt konsumerad flygbensin sker således med medlet att också beskatta de 90% som används i annan luftfart än privat nöjesflygning.

Redan här framstår klart att medlet skjuter långt över målet. Det kan dock inte uteslutas att skälen för att använda medlet är så starka att det ändå kan uppfattas proportionerligt. Förhållandena kan vara så att någon administrativ börda inte alls skall få förekomma. Det kan leda till en orimlig administrativ börda att enbart beskatta den flygbensin som används i nöjesflyg.

Av intresse är därvid regeringens uttryckta uppfattning i frågan. I budgetpropositionen angav regeringen att den administrativa bördan med avseende på skatten på flygbensin önskas hållas ”nere i möjligaste mån” (prop. 2007/08:1 s 129). Regeringen har således inte uteslutit att en viss administrativ börda skall kunna förekomma.

Det framgår emellertid redan i förslaget (s 9) att det finns andra möjligheter att beskatta den privata nöjesflygningen utan att det skulle leda till orimlig eller omöjlig administration. Att andra möjligheter finns visas också av att andra EU-stater valt att beskatta endast flygbensin som använts för nöjesflyg (t.ex. Polen). I en prövning av europakonventionen är det viktigt att i bedömningen också beakta hur andra medlemsländer utformat sin skattelagstiftning.

2.8 Det framstår därmed som uppenbart att medlet inte står i proportion till målet. Den föreslagna skatten står i strid med europakonventionens diskrimineringsförbud.

3 SAMMANFATTNING

Den föreslagna skatten står i strid med EG-rätten och europakonventionen om de mänskliga rättigheterna.

Den står dock inte i strid med regeringsformen. ”

Här slutar de båda docenternas promemoria.

Skatt på allt – en drömsits eller en mardröm

Departementet har gjort det synnerligen enkelt för sig genom att föreslå skatt på all flygbensinförbrukning och oavsett till vad det förbrukas, dvs. skatt på allt, främst på grund av att man anger att man skyr administrationen av denna skatteuppbörd.

Skatt på 100 % kan ses som en drömsits för en lagstiftare. Då behövs inga följdlagar, ingen tolkning av lagen, ingen skatteadministration mm, eftersom lagstiftaren förutsätts ta ansvaret för de konsekvenser som 100 % skatt medför.

Så är fallet dock inte här. Hjelmco Oil förutsätter därför att om finansdepartements förslag skulle resultera i lag, att Sverige tar det fulla ansvaret för skattens samtliga konsekvenser, speciellt som förslaget på sid 13 tydligt anger att departementet inte med säkerhet kan ange vilka konsekvenser som skulle uppstå.

Sunt förnuft säger att 100 % skatt på exempelvis löneinkomster inte är bra, eftersom konsekvenserna av en sådan konfiskering medför att samhället kollapsar.
Av denna anledning skrivs normalt sett skattelagar utifrån en seriös analys av de konsekvenser som de kan medföra.

Sveriges riksdag har erfarenhetsmässigt varit noga med att detaljreglera i skattelagarna för att på bästa sätt hantera lagens konsekvenser.

Så har inte skett i detta fall.

Konsekvenser av skatt

Konsekvenserna av att införa skatt på flygbensin är väl beskrivna i Hjelmco Oil:s tidigare remissvar till departementen och är väl kända för finansdepartementet genom vår uppvaktning och därvid överlämnad dokumentation, dels den 20 juni 2006 (dnr Fi2006/3293) dels den 12 april 2007 (dnr Fi2007/2984).
Hjelmco Oil hänvisar återigen till dessa ärenden och det omfattande material som därvid överlämnats till finansdepartementet.

Eftersom nuvarande förslag från departementet liknar det, som avlämnats från Luftfartsverket 2004 (LFV 2003-5426-051) till Näringsdepartementet (dnr N2004/3829/TP), bilägger vi med denna skrivelse vi vårt remissvar till Närings-departementet (bilaga 5). Detta remissvar återfinns även under flik 6 i ovan angiven dokumentation, dnr Fi2006/3293.

Baserat på vad som däri är beskrivet måste vi med stor förvåning notera departementets skrivning under punkten 4.1 i den nu aktuella remissen Fi2008/432, som lyder:

“Att införa en beskattning av all förbrukning av flygbensin skulle alltså inte medföra några större ekonomiska effekter för förbrukarna.”

Uttalandet talar för sig själv och värdet av detta påstående framgår med all tydlighet av vad som framkommer i Hjelmco Oil:s remissvar.

En logistisk mardröm
I vår remiss till Näringsdepartementet beskrivs i detalj de logistiska och övriga problem som finns att försörja ca 200 flygplatser med ca 5 miljoner liter flygbensin/år. Det är en logistisk mardröm då ca 5 miljoner liter/år ungefär motsvarar förbrukningen hos **en enda** bilbensinstation längs E4.

Av vilken anledning skall ideella flygklubbar finansiera skatten på lagret av flygbensin för samhällets katastrofberedskap?
Departementets promemoria nämner inget om de primäreffekter ett högre bränslepris inklusive skatt får när det gäller möjligheterna, oftast hos en ideell flygklubb, att finansiera ett beskattat bränslelager, ej heller den minskade förbrukningen till följd av högre bränslepris inklusive skatt och sekundäreffekterna av minskad förbrukning, såsom mer bundet kapital i lager och de minskade möjligheterna för Hjelmco att effektivt genom samtransport distribuera flygbensin i Sverige.

Skatt på flygbensin kan ge 50 % minskad förbrukning i Sverige.
Hjelmco Oil:s bedömning är att ca 50 % av bränslevolymen i Sverige på flygbensin försvinner, om skatt införs på både kommersiell och icke kommersiell verksamhet.

Resultatet blir då att de fasta kostnader som Hjelmco har för sin verksamhet skall fördelas på halva mängden bränsle. Detta ger ett påslag om ca 1-2 kr/liter bränsle.

Genom att enbart halva bränslemängden skall distribueras uppstår stora effektivitets-förluster i distributionen, vilket höjer distributionskostnaden med 1-2 kr/liter bränsle till flygplats vid tätort längs större huvudvägar i mellan och södra Sverige.

Effektivitetsförlusterna består i att kunderna köper mindre mängd bränsle per gång och att effektiv samtransport inte kan ske, eftersom sammantagna volymer inte ger full last i de specialfordon som används.

Minskad flygsäkerhet.
Flygtidsuttaget hos piloter står i direkt proportion till flygsäkerheten. Ökad kostnad för flygträning i form av skatt på bränsle, och minskad tillgänglighet på flygbensin leder till sämre flygsäkerhet.

Transportpåslag om 17-18 kr/liter till Norrlands inland.
För distribution till Norrlands inland (Västerås-Gautosjön vid Laisvall med 5 000 liter) av en mindre mängd flygbensin kan distributionskostnaden uppgå till 17-18 kr/liter utöver själva priset för flygbensinen plus skatt.
Om kunden i Gautosjön överhuvudtaget får någon leverans på grund av problem med att avsätta fordon och personal för så lång tid som transporten tar kan ett literpris om ca 35kr bli följden.
Det troliga är dock att kunden i Gautosjön inte har råd att köpa något bränsle och att ingen transportör är villig att leverera bränsle till honom.
En ToR- resa till Norrlands inland binder nämligen ett transportfordon under upp till 4 dygn även för en mindre volym. Samma transportfordon kan istället under samma tid leverera ut ca 40 ggr så mycket bränsle vid leverans till tätbefolkade orter längs Sveriges huvudvägar i Mellansverige och södra Sverige.
Slutresultatet blir att inget bränsle blir levererat till flygbolaget i Norrland när kundunderlaget blir för litet.

Nedlagda turistflygtransporter i Norrlands fjällvärld skapar arbetslöshet.
Utan bränsle i stora delar av norra Sverige tvingas turistflyget att lägga ned sin verksamhet med stora konsekvenser för en redan begränsad arbetsmarknad.

Det är bedömt att ca 500 arbetstillfällen inom turistnäringen blir berörda.

Var skall bränslelager för samhällets katastrofberedskap vid skogsbrand, kraftledningskontroll, fjällräddningstjänst och stormolyckor mm hållas, av vem och på vems bekostnad?
Konsekvenserna av att bränsle inte längre kan finnas att tillgå på flera ställen i Sverige innebär att samhällets katastrofberedskap i form av Frivilliga Flygkåren (FFK) och kommersiella flyg- och helikopterbolag allvarligt påverkas. FFK:s underlag är just flygklubbarnas flygplan och klubbens piloter och den lokala flygklubbens flygplats och bränslebolagets tankstation.

Även om bränsle funnes att tillgå, skulle kostnaderna för bränslet inklusive skatt resultera i en dramatiskt minskad mängd piloter, som flyger väsentligen färre flygtimmar. Detta skulle ge som resultat att tillräcklig omfattning (minsta kritiska massa) inte erhålles på flera flygplatser för att kunna upprätthålla en bas för Flygkåren.
Hjelmco Oil har uppskattat risken som stor för att ett 25 tal s.k. mindre flygplatser kommer att stängas då
verksamheten därstädes inte uppnår den kritiska massa som erfordras för att driva en flygplats och för att
Hjelmco Oil skall kunna tillhandahålla en tankstation på flygplatsen.

Tankefel hos finansdepartementet
Det är ett tankefel om statsmakten tror att man kan bibehålla status quo genom att med anledning av bränsleskatt *tilldela ökade anslag* för flyguppdrag till samhällets katastrofberedskap. Ökade anslag till flyguppdrag för att *täcka flygplanens rörliga driftkostnader* förhindrar inte att piloter låter sina flygcertifikat förfalla, piloter säger upp sina avtal med FFK om frivillig flygtjänst, flygklubbarna gör sig av med sina flygplan, flygplatsen stängs och Hjelmco Oil tar tankstationen i retur. Alla parter som medverkar i samhällets katastrofberedskapssystem, flygklubben, piloten, flygplatsen och slutligen Hjelmco med tankstationen, erhåller nämligen i dagsläget ingen ersättning från staten för denna verksamhet för att täcka sina fasta kostnader.
Varje klubbflygplats som är i drift skulle, om verksamheten drevs med bidragsmedel, belasta statskassan med ca 1 miljon kronor per år.
Nu drivs dessa flygplatser med beskattade medel från klubbens medlemmar och genom frivilligt och gratis arbete.
Det finns ca 150 små flygplatser i Sverige, helt utan statligt stöd.

Frivilliga Flygkåren använder enbart flygbensin och flög under år 2007 fler flygtimmar än hela det svenska Flygvapnet. Bland dessa flygtimmar är den största delen offentlig civil flygverksamhet.

Hjelmco Oil vill härmed poängtera att vid uppvaktningen av finansdepartementet den 20 juni 2006 (dnr Fi 2006/3293) gavs information och överlämnades skriftlig dokumentation i särskild pärm, vari Frivilliga Flygkårens verksamhet beskrivs under flik 8.

Några stora förbrukare av flygbensin i Sverige är även flyggymnasierna i Västerås och Arvidsjaur samt Lunds Universitet med sin Trafikflyghögskola. Dessa offentliga civila skolflyginsatser flyger enbart på flygbensin.

Det är därför felaktigt när finansdepartementet i sin PM under p. 4.1 (bilaga 10) påstår att “I stort sett alla offentliga civila flyginsatser sker med flygfotogen”.

Svenska flygplansägare kan stämma svenska staten på värdeförlust på luftfartyg om ca 500 miljoner kronor

En halverad bränslemängd i Sverige medför också att i princip halva Sveriges allmänflygflotta på ca 2000 flygplan blir överflödig. Det torde inte vara möjligt att försälja 1000 flygplan med kort varsel – det troliga blir istället en halvering av värdet på flygplansflottan.
Eftersom denna när det gäller flygklubbar m.fl. i huvudsak är finansierad med lån, kommer Hjelmco:s kunder att drabbas av stora ekonomiska problem.
Värdet på de berörda 2000 flygplanen torde vara 1 -2 miljarder kronor. Vid en halvering av värdet uppstår en kapitalförlust på minst 500 miljoner kronor.
Eftersom departementets förslag om skatt står i strid med EG-rätten står Sverige ansvar om förslaget skulle bli lag.

Arbetslöshet bland flyglärare och flygmekaniker.

Ytterligare konsekvenser av minskat flygtidsuttag är minskat behov av flyglärare och flygmekaniker som ytterligare spär på våra kunders problem.
Vi bedömer att ca 200 flyglärare och flygmekaniker blir berörda.

Näringsidkare som drabbas kan stämma Sverige på mycket stora belopp.
Pilotutbildning lamslås

Skatt på bensin men inte fotogen medför dramatiska konsekvenser för enskilda kommersiella operatörer och en förskjutning av konkurrensförutsättningarna.

En av Hjelmco:s större kunder är en av landets största flygskolor baserad på Bromma Flygplats med drygt 20 st. flygmaskiner, som samtliga drivs med flygbensin.

Rakt över flygplattan på Bromma flygplats finns en annan flygskola där samtliga luftfartyg drivs med dieselmotorer och således med flygfotogen (JET-A1).

I den ena flygskolan, där eleverna tar trafikflygarcertifikat, kommer dess elever att betala skatt på sin flygutbildning, i den andra skolan betalar eleverna ingen skatt på samma flygutbildning. Skillnaden beror enbart på vilken typ av flybränsle resp. skolas flygplan förbrukar.

Ett tvåmotorigt skolflygplan förbrukar ca 100 liter bensin per flygtimme. Merkostnaden för eleven i flygskola som beskattas är i ren skatt ca 600 kr/flygtimme, vartill kommer ytterligare ca 500 kr/flygtimme som beror på övriga konsekvenser som de minskade volymerna och den reducerade effektiviteten i hanteringen av flygbensin i Sverige såsom tidigare beskrivits.

En komplett trafikflygutbildning kostar varje elev idag drygt 700 .000 kronor *utan skatt på flygbränslet.* Eleverna lånefinansierar i huvudsak sin utbildning. *Skatt på flygbensin ökar elevens låneskuld med ca 85 000 kr*.

Den föreslagna skatten drabbar inte eleven om han eller hon istället genomför sin flygutbildning med bensindrivna flygplan i exempelvis Tyskland, England, Finland eller Norge.

Även om det vore så att den drabbade flygskolan hade pengar och köpa en helt ny flygplansflotta och ekonomiskt klarade av att med förlust sälja sin nuvarande flotta är det inte ens tekniskt möjligt att erhålla leveranser av nya flygplan för flygfotogen och sätta in dessa i flygutbildningen till den 1 juli 2008, när skatt skall införas enligt föreslaget från departementet.

Den flygskola som sitter med drygt 20 flygplan och där ägaren ägnat 15 år för att bygga upp sitt bolag - vilka alternativ ger finansdepartementet denne småföretagare och vilka alternativ ger departementet den enskilda flygeleven som valt sin flygskola? De ansvariga ministrarna kommer att avkrävas svar av.

EG-rätten ger både eleven och flygskolans ägare rätt att stämma den svenska staten, om skatt införs på sätt som är föreslaget, speciellt som finansdepartementets förslag på sidan 13 (bilaga 10) i klartext upplyser om att man inte kan ange vilka effekter förslaget om skatt för med sig och att man inte ansträngt sig för att utreda konsekvenserna.

Miljöaspekter

EU-rätten medger att miljövänligare bränsleprodukter belastas med lägre skatt eller ingen skatt i jämförelse med miljömässigt sämre produkter.

I vårt tidigare angivna remissvar (bilaga 5) till Näringsdepartementet våren 2005 som svar på Luftfartsverkets utredning har vi i detalj redogjort för de olika miljöaspekter som kan läggas på användningen av flygfotogen JET-A1 och flygbensin.

Denna information har skriftligen även lämnats till finansdepartementet den 20 juni 2006 (dnr Fi 2006/3293).

Flygfotogen som föreslås vara obeskattad - en miljöfara

Flygfotogen, som fortsättningsvis föreslås vara obeskattad i annan verksamhet än privat nöjesflygning, används i huvudsak i jetturbinmotorer som per producerad kilowatt förbrukar ca dubbelt så mycket bränsle som en bensinmotor. Fotogendrivna luftfartyg flyger vanligtvis på höjder mellan 10 000 och 13 000 meter, där de släpper ut sina föroreningar nära tropopausen och i undre delen av stratosfären i det känsliga ozonlagret, där föroreningar kan kvarbli under en lång tid.

Flygfotogen är nästan 2000 ggr farligare än flygbensin.
Bensindrivna luftfartyg flyger vanligtvis på höjder understigande ca 3 000 meter och släpper ut sina föroreningar i de normala vädersystemen, varvid föroreningarna följer med nederbörden till marken.
Det är uppskattat att beroende på var föroreningarna släpps ut så är föroreningar på höjder om 10 000 – 13 000 meter ca 4 gånger så farliga som de som släpps ut på höjder understigande 3 000 meters höjd.

Den svenska flygfotogenförbrukningen är ca 1,2 miljarder liter per år eller 240 ggr större än flygbensinförbrukningen.

Om man tar dessa 240 ggr och multiplicerar med ineffektiviteten med turbinmotorer (faktor 2) och effekten av var utsläppen sker (faktor 4) så kan lätt konstateras att departementets förslag undviker att hantera det bränsle som är nära 2000 gånger farligare än flygbensinen.

Intressant att notera är också att den *årliga tillväxten* i förbrukningen av jetfotogen i Sverige motsvarar ca 20 års förbrukning av flygbensin.

Det är därför otroligt uppseendeväckande när finansdepartementet i den PM som nu är på remis som anledning till att flygbensin skall beskattas under punkt 4.1 (bilaga 10) anger att detta *"följer den principen om att den som förorenar skall betala för sin påverkan på miljön*". Vilka principer använder departementet för de 2000 gånger farligare flygfotogenen som i huvudsak föreslås bli obeskattad?

Diskriminering i skattesats.
Skatt på flygfotogen (vid s.k. privat nöjesflygning) föreslås få en skattesats på 4,55 kr/liter under år 2008.

Finansdepartementet föreslår att skatten för Hjelmco:s oblyade flygalkylatbensin skall vara som den för miljöklass 2 oblyad bilbensin, dvs. i dagsläget 5,32 kr/liter, trots att Hjelmco:s flygalkylatbensin är ca 30 ggr renare än miljöklass 2 oblyad bilbensin.

Hjelmco:s oblyade flygalkylatbensin som i flera avseenden är renare än vanlig alkylatbensin *erbjuds inte* den skattesats som tilldelats vanlig alkylatbensin, nämligen 3,66 kr/liter.

Av ovanstående framgår att departementets förslag innebär att flygfotogen med sin massiva skadeverkan på miljön kan användas kommersiellt utan skatt samt att flygfotogen som används vid s.k. privat nöjesflygning åtnjuter en lägre skattesats än extremt ren oblyad flygalkylatbensin för samma typ av flygning och att flygplan som drivs med flygalkylatbensin diskrimineras gentemot andra motorer som drivs med vanlig alkylatbensin.

Detta är emot varje logik och tanke när det gäller miljöstyrande avgifter och innebär att även flygbränslebolag med stöd av EU-rätten kan stämma svenska staten för diskriminerande beskattning.

Lagerskatt och skatt vid utlandsflygningar.
Internationella "luftfartslagar"

Finansdepartementet har i sin PM (bilaga 10) utvecklat en innovation nämligen att lagerskatt skall erläggas på flygbensin men inte på flygfotogen, som vid lagens föreslagna ikraftträdande inom svenskt territorium den 1 juli 2008 befinner sig utanför godkänt lagerställe registrerat hos Skatteverket.

Lagerskatt skall erläggas av innehavare av luftfartyg även för bränsle i innehavarens samtliga luftfartyg på den totala volym som överstiger 1000 liter.

För den aktuella flygskolan på Bromma Flygplats med drygt 20- talet luftfartyg måste särskild inventering av bränsle i flygplanstankarna ske.

Eftersom det i Sverige även finns flera luftfartyg med en bränslelastkapacitet hos var och en som överstiger 1000 liter uppkommer frågan även hur denna bränslemängd skall verifieras.

Skatt för bensin debiteras enligt regelverket per liter. Någon exakthet vid denna deklaration för bränsleskatt torde icke kunna erhållas.

När det gäller bränsle i cisterner skall likaså skatt inbetalas på den mängd som överstiger 1000 liter. Departementets förslag anger inte hur denna mängd skall beräknas, ej heller vid vilken temperatur.

Frågan kompliceras än mera, när det gäller luftfartyg i internationell trafik, där bränsle blandats genom leverans från olika länder inklusive Sverige. Mer komplicerat blir det när svenska eller utländska luftfartyg, som befinner sig i luften med bränsle och flyger den 1 juli 2008, hur deras bränslemängd skall uppskattas och vid vilken tidpunkt under dagen den 1 juli 2008 bränslet skall inventeras i luftfartyget.

Förenta Nationernas flygorgan ICAO har sedan länge dess kontrakterade stater angett att beskattning inte får ske av bränsle i luftfartyg, som ankommer till eller avgår från ett skatteområde.

I artikel 24 till Chicagokonvention och som gäller all civil luftfart stadgas:

"Bränsle, smörjoljor, reservdelar, reguljär utrustning och förråd ombord på flygplan från en avtalsslutande stat skall vid ankomst till en annan avtalsslutande stats territorium och finns kvar vid avgången från den statens territorium skall vara befriade från tull, inspektionsavgifter eller motsvarande inhemska eller lokala skatter och avgifter."

Trots att endast "varor" som redan finns ombord på flygplanet avses i artikel 24 i Chicagokonventionen bekräftas i resolutionen från ICAO:s råd den 14 december 1993 (Dok 8632-C/968) att bränsle som lastats ombord på ett flygplan med destination till en annan stat också skall vara befriat från skatt.
Dessutom klargörs det att " … eller motsvarande inhemska eller lokala skatter och avgifter", avser bl.a. punktskatter och mervärdesskatt.

Samtliga EU:s medlemsstater har anslutit sig till dessa resolutioner, som tillämpas i form av bilaterala avtal.
Samtliga Europeiska Unionens medlemsstater är medlemmar i ICAO, och Europeiska gemenskapen har sedan år 1989 en observatörspost inom ICAO.

Sverige är medlem i EU, och Sverige är medlem i ICAO och är således skyldig att följa internationell "luftfartslag".

Lagerskatt kan således inte tas ut på från utlandet ankommande luftfartyg som har bränsle ombord.

Ej heller kan lagerskatt tas ut på bränsle i luftfartyg som är lastade med destination till utlandet.

Vidare kan skatt inte tas ut på bränsle som i Sverige lastats på luftfartyg med destination till utlandet.

Dessa internationella "luftfartslagar" gäller allt ifrån enmotoriga luftfartyg som är bensindrivna till flermotoriga luftfartyg som lastar hundratals personer som drivs med flygfotogen och oavsett syftet med flygresan.

ICAO:s "luftfartslagar" gör ingen åtskillnad mellan flygbensin, flygfotogen, olika drivmedel, olika brukare, typ av luftfartyg eller typ av flygning eller syftet med flygningen. ICAO:s regler gäller även luftballonger som drivs med gas eller gasol eller andra drivmedel.

Särlagstiftning för skatt på olika bränslesorter kan således inte ske och är icke tillåten vid internationell flygning.

Beskattat bränsle till så kallad privat nöjesflygning kan således ej förekomma då territorialgräns passeras. Dessa flygningar med flygbensin och flygfotogen är alltid befriade från skatt med rätt till restitution om skatt tagits ut i förväg.
Detta är en viktig definition som saknas under punkt 4.2 i finansdepartementets förslag (bilaga 10).

Denna distinktion saknas även i energiskattedirektivets artikel 14 punkt 1.b (bilaga 2), trots att direktivet säger att internationella åtaganden skall följas.
Direktivet som sådant fordrar därför förtydliganden.

Sverige som nation är alltid suverän inom sina landgränser – men skattefriheten för flygbränslen är reciprok. Andra stater har laglig rätt att straffa Sverige, om Sverige bryter mot internationella åtaganden. Detta kan exempelvis ske genom att lägga bränsleskatt på SAS' bränsletankningar i USA, om Sverige skattebelägger flygbensin som tas ombord ett USA- registrerat privatägt bensindrivet luftfartyg, som avser att lämna svenskt territorium med destination exempelvis Norge. För kännedom meddelas att flera tusen USA-registrerade små luftfartyg finns inom EU, så frågeställningen är inte hypotetisk utan i högsta grad reell.

Finansdepartementets promemoria saknar helt en analys av de internationella luftfartslagarna och de åtaganden som Sverige har åtagit sig i denna beskattningsfråga.

Vem tvingar Finansdepartementet att lägga ett omöjligt förslag?

Det förslag som departementet lagt sommaren 2007 (FI2007/4572), skatt enbart på s.k. privat nöjesflygning, har i remiss fått kritik för att vara svårhanterlig ur administrativ synvinkel.
Förslaget följde ej heller de rekommendationer och råd som bl.a. Hjelmco Oil givit departementet och som i detalj beskrivit hur förenklade administrativa rutiner på ett acceptabelt sätt skulle kunna hantera det tvingande EU-direktivet.

Flera remissinstanser har dessutom på departementets förslag från sommaren 2007 lagt egna förslag på tekniska lösningar som är bättre anpassade till verkligheten och tillgänglig teknik.
Även Skatteverket, statens egen fackmyndighet, har exempelvis föreslagit användning av schabloner i enlighet med energiskattedirektiv 2003/96 artikel 11 p.3 (bilaga 2).

Dessa förslag till tekniska lösningar har avvisats av departementet, och i stället har nu förslag lagts om skatt på all flygbensin, oavsett hur den används.

Det är mot denna bakgrund svårt att undvika den uppfattningen att finansdepartementet inte anser
sig kunna acceptera sin egen fackmyndighets eller andras kunskap i frågan eller acceptera viss administration vid hantering av skatter.

Att finansdepartementet även går längre än vad energiskattedirektivet kräver och inte beaktat de synpunkter som Hjelmco Oil tidigare lämnat till departementet ställer frågan på sin spets:

Vem tvingar Finansdepartementet att lägga ett dåligt och illa underbyggt förslag ? (bilaga 10)

Marknaden accepterar viss administration

Hjelmco Oil har haft många samtal med marknadens olika förbrukare av flygbränslen med anledning av finansdepartementets förslag från januari 2008 bilaga 10).
Samtliga förbrukare som vi talat med är införstådda med att viss administration är nödvändig för att på ett korrekt sätt registrera s.k. privat nöjesflygning.
Hjelmco Oil vill med detta remissvar ytterligare föra fram att det finns enkla administrativa möjligheter att införa beskattning av enbart s.k. privat nöjesflygning.

EU-kommissionen begär statistik över flygverksamhet.(KOM 2007/869 bilaga 6)

I ett meddelande från EU-kommissionen, daterat den 11 januari 2008 och som Finansdepartementet därför inte kan förutsättas ha haft kännedom om, skriver EU-kommissionen i § 3 punkt 3.1 följande:

”3. ATT UTFORMA EN DAGORDNING FÖR EN HÅLLBAR FRAMTID FÖR ALLMÄN- OCH AFFÄRSFLYGET

3.1. Kvantifiering av allmän- och affärsflyget

17. Fullständiga uppgifter för att beskriva allmän- och affärsflyget i Europa finns inte tillgängliga och det verkar som om sådana uppgifter inte samlas in på ett systematiskt och konsekvent sätt.
18. När det gäller den specifika frågan säkerhet finns det ingen heltäckande statistik för hela Europa avseende säkerheten hos flygplan med en maximal startmassa (MTOM) lägre än 2 250 kg, och de ofullständiga uppgifter som finns tillgängliga ger enbart en indikation på de huvudsakliga orsakerna till dödsolyckor.

19. För att kunna reglera verksamheten korrekt måste beslutsfattarna ha en tydlig bild av läget. Det är därför nödvändigt att på europeisk nivå ta fram grundläggande objektiva och enhetliga uppgifter och inleda ett nära samarbete med alla berörda parter.

20. Kommissionen har bett Europeiska civila luftfartskonferensen att genomföra en studie avseende allmän- och affärsflyget för att fastställa varifrån de tillgängliga uppgifterna kommer och föreslå det mest effektiva sättet att samla in uppgifterna på i framtiden.”

EU-kommissionens krav på statistik kan användas för att ta fram statistik på s.k. privat nöjesflygning för beskattning av bränsle.
Denna statistik som ändå måste tas fram kan enkelt kompletteras med data så att den kan utgöra underlag för beskattning av bränsleförbrukning.

Minimal risk med undanhållande av statistik
För att säkerställa att statistik inlämnas kan denna inlämning kombineras med utfärdandet av årligt s.k. luftvärdighetsintyg.
Att lägga in olika kontrollpunkter inför utfärdandet av fortsatt luftvärdighet är ett sedan flera år etablerat förfarande hos Luftfartsstyrelsen.
Bland annat föreligger skyldighet för styrelsen att säkerställa att berörda luftfartyg innehar nödvändigt försäkringsskydd i enlighet med EU:s förordning 785/2004 artikel 8 (bilaga 7).

Att hantera skattekrediter är ett beprövat förfarande i Sverige.
Finansdepartementets förslag anger på sid 9 under punkt 4.1 (bilaga 10) att det skulle innebära att införa en helt ny princip för punktskatter att leverera en vara utan skatt trots att produkten inte är skattebefriad . Departementet anger vidare att “Den föreslagna lösningen är därför inte acceptabel”.

Departementets uttalande förvånar.

Hjelmco Oil har svårt att förstå att en beskattningsprincip som departementet förkastar som icke acceptabel för flygbensin samtidigt på annan plats förs fram som acceptabel för flygfotogen.

Finansdepartementet föreslår nämligen i den aktuella promemorian att den princip som på sidan 9 under p 4.1 (bilaga 10) anges som icke acceptabel och inte kan användas för flygbensin **istället skall användas** vid s.k. privat nöjesflygning med flygfotogen enligt vad som anges på sidan 12 p 4.2 sista stycket (bilaga 10).

Sist men inte minst föreslår finansdepartementets PM (bilaga 10) därtill att den icke acceptabla principen skall användas vid hanteringen av den. s.k. lagerskatten, se p. 6.2 i promemorian.

Hjelmco Oil förstår således inte vad departementet menar.

Det är också ett faktum är inbetalning av skatt på flygbränsle enligt EU inte behöver erläggas förrän det är klarlagt om förbrukningen i sig är skattepliktig eller ej, dvs. efter det att förbrukningen skett. Detta är klart och tydligt angivet i SOU 1994:85, Beskattning av flygbränsle, sidan 175-177 (bilaga 4).

Det föreligger således inga hinder enligt EU eller andra att skatt på flygbränsle inbetalas efter deklaration av luftfartygets ägare eller innehavare och det handlar inte om någon ny princip i det svenska skattesystemet.

Finansdepartementets handläggare har själva föreslagit principen, men då för flygfotogen, och lagerskatt i den PM som nu är under remiss (bilaga 10).

Förfarandet används dessutom rutinmässigt idag i Sverige.

Några exempel.

Nuvarande princip när flygbränslen levereras ut till kund är att bränslen när de lämnar godkänt lagerställe omedelbart blir skattepliktiga.
Hjelmco Oil i egenskap av leverantör är således skattepliktig för bränslen som levereras till kund.
Med stöd av dokumentation som visar att bränslet gått till framdrivande av luftfartyg kan Hjelmco Oil yrka på avdrag för skatten. Den dokumentation som Hjelmco använder är dels leveranssedlar från leverans direkt in i luftfartyg och kund med både kundens och Hjelmco:s underskrifter, alternativt att kunden förevisar intyg från Skatteverket att kunden är s.k. godkänd registrerad skattebefriad förbrukare.
Den skattebefriade förbrukaren är skyldig att inom 5 dagar anmäla till Skatteverket, om erhållet bränsle används för skattepliktig verksamhet. Genom en sådan anmälan till Skatteverket gör den skattebefriade förbrukaren en deklaration som resulterar i ett skattebeslut och betalar in skatt.

De ovan redovisade rutinerna visar på att Skatteverket sedan flera år tillämpar principen att vara kan hållas i s.k. suspension dvs. utan skattekonsekvens , ända tills syftet med den slutliga förbrukningen är klarlagd såsom är tillåtet enligt EU (se bilaga 4).

Ytterligare exempel:
Skattekredit lämnas exempelvis när man via internet ställer på sin personbil efter vintern. Via Internet erhåller man omedelbart ett körtillstånd. Några dagar senare erhålles ett temporärt skattekvitto att klistra på registreringsskylten. Efter ytterligare någon vecka kommer ett inbetalningskort, vanligen med en kredittid på ca 1 månad.
Ett annat exempel är trängselskatten, där tiotusentals fordon varje dag passerar in och ut genom Stockholms tullar och där skattebeslut tas av en dator. Fordonets ägare har 2 veckors kredit att fullgöra sin skattebetalning. Värt att notera är att utländska fordon är befriade från trängselskatt.
Ett tredje exempel är kilometerskattekredit som varit en tillämpad kredit under många år under 1990 talet för dieseldrivna fordon. Fordonsägaren stämplade med viss periodicitet i efterskott kilometerräknaren och sände in stämpelkvittot till Skattemyndigheten för debitering.
Denna gamla princip verkar dessutom återigen komma till heders, när Klimatkommittén inom kort väntas föreslå ett återinförande av kilometerskatt för dieselfordon.

Om Finansdepartementet är oroligt för eventuella förluster när skattekredit ges kan departementet exempelvis ålägga Luftfartsstyrelsen att ansvara för dessa förluster.
Åt Styrelsen skulle därvid exempelvis uppdragas att skapa en fond med ett initialt överuttag på avgiften för luftvärdighet att användas som buffert om en skatteförlust hos någon i kollektivet skulle uppträda, dvs. en sorts försäkring.

Att en lämnad skattekredit kan innebära en förlust för statskassan är inget ovanligt. Verksamhet och människor kan gå i konkurs.
Den statistiska sannolikheten att en ev. förlust för statskassan skulle vara omfattande är liten. Sammantaget är skatten på s.k. privat nöjesflygning ca 2,5 miljoner kronor att fördelas på ca 1 000 flygplaninnehavare.

Sammantaget

De ca 2,5 miljoner kronor som svenska staten har rätt att ta in i bränsleskatter skall vägas mot samtliga de argument som Hjelmco Oil har framfört där riskerna för Sverige och svenska staten uppgår till mångmiljardbelopp.

Hjelmco Oil har genom detta remissvar visat att departementets förslag varken kan eller bör genomföras.

De juridiska oklarheter som föreligger i energiskattedirektivet 2003/96 EG (bilaga 2), både vad gäller skatt på privat nöjesflygning vid internationell luftfart och skatt på all flygbensin men inte på all flygfotogen, och frågan om statsstöd fordrar utredning och klarlägganden.

Hjelmco Oil ifrågasätter därtill, om Sverige är skyldigt att följa energiskattedirektivet, även om det i sig skulle vara juridiskt oklanderligt formulerat. Ett tillräcklig argument är att skatten är begränsad till ca 2,5 miljoner kronor/år och kanske medför en förlust för staten efter administrationskostnader. Detta var ju som bekant fallet under åren 1984-1987 och beskrivs i SOU 1997:35 på sidan 234 (bilaga 8).

Det blygsamma beloppet kan inte anses störa EU:s inre marknad. Den skada som direktivet (bilaga 2) medför för Sverige är långt större än vad direktivet vill uppnå, dvs. proportionalitet föreligger icke mellan val av medel och önskad verkan.

Det är Hjelmco Oil:s övertygelse att skatt på s.k. privat nöjesflygning således ej behöver införas i Sverige i dagsläget, speciellt som direktivet (bilaga 2) som bekant kommer att revideras under år 2008.

Med anledning av detta hemställer Hjelmco Oil om att bli kallad till Finansdepartementet för en förutsättningslös genomgång av hur EU:s energiskattedirektiv (bilaga 2) med skatt på privat nöjesflygning, avseende flygningar inom Sverige, skall hanteras.

Hjelmco Oil * har den nödvändiga kompetensen i detta ärende.

Sollentuna dag som ovan.

HJELMCO OIL AB

Lars Hjelmberg
verkställande direktör

Bilagor:

1. KOM 742/2006
2. Direktiv 2003/96/EG
3. SOU 1994:85 sidan 109 och SOU 1994:88 sidan 178
4. SOU 1994:85 sidan 177-178
5. Hjelmco Oil:s remissvar på LFV:s utredning från 1994, dnr N2004/3829/TP
6. KOM 2007/869
7. Förordning 785/2004/EG
8. SOU 1997:35 på sidan 234
9. Utlåtande från docenten i EG-rätt Ola Wiklund och docenten i skatterätt Roger Persson Östermalm, daterad 2008-02-05
10. Remissen Finansdepartementets förslag PM FI2008/432

Hjelmco Oil:s VD, Lars Hjelmberg, har av chefen för Kommunikationsdepartementet år 1979 (dnr IS319/79), år 1988 (dnr IS990/88) och år 1995 (dnr K95/1256/SM) varit förordnad som sakkunnig att biträda Luftfartsverket vid internationella möten med ICAO:s kommitté för förenklingar i internationell luftfart (Annex IX till Chicagokonventionen) i Montreal, Kanada.