

Lagrådsremiss

Beskattning av flygbränsle för privat ändamål

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 6 mars 2008

Mats Odell

Rolf Bohlin
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I remissen lämnas förslag om beskattning av flygbränsle som förbrukas i luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål. Förslaget är föranlett av att det EG-rättsliga undantag som Sverige har haft på området upphörde att gälla den 1 januari 2007.

Skatt på flygbränsle som förbrukas för privat ändamål antas i huvudsak tas ut på flygbensin. Flygbensin som förbrukas för kommersiella ändamål ska även fortsättningsvis vara skattebefriad. Detta åstadkoms genom att skatten återbetalas för den förbrukning som skett för sådant ändamål. Detsamma gäller andra bränslen som används i luftfartyg, med undantag för flygfotogen. För flygfotogen behålls nuvarande möjligheter till skattefria inköp.

Förslaget föranleder ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008.

För att förhindra att stora obeskattade lager av flygbensin byggs upp inför ikraftträdandet av de nya reglerna, föreslås även att det införs en särskild lagerskatt på flygbensin som finns i lager den 1 juli 2008. Den nya lagen om lagerskatt föreslås också träda i kraft den 1 juli 2008.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	4
2.2	Förslag till lag om lagerskatt på flygbensin	7
3	Ärendet och dess beredning.....	8
4	Tidigare svenska regler om beskattning av flygbränsle för privat ändamål	9
5	Beskattning av flygbränsle	10
5.1	Beskattning av flygbensin m.fl. flygbränslen.....	10
5.2	Beskattning av flygfotogen för privat ändamål.....	13
5.3	Ikraftträdande och lagerskatt.....	15
6	Offentligfinansiella och andra effekter	17
6.1	Offentligfinansiella effekter	17
6.2	Effekter på förbrukning av flygbränsle och på miljön	17
6.3	Konsekvenser för Skatteverket m.fl.	18
7	Författningskommentarer	18
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	18
7.2	Förslaget till lag om lagerskatt på flygbensin	19
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	21
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Beskattning av flygbränsle	25

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
2. lag om lagerskatt på flygbensin.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 6 a kap. 1 § och 9 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

6 a kap.

1 §¹

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	<i>Annan bensin än flygbensin (KN-nr 2710 11 31)</i>	100 procent	100 procent	100 procent
b) <i>luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål eller i luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning</i>	Andra bränslen än flygbensin och flygfotogen (<i>KN-nr 2710 19 21</i>)	100 procent	100 procent	100 procent

¹ Senaste lydelse 2007:1387.

6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren	100 procent	100 procent	100 procent
--	----------------	----------------	----------------

Föreslagen lydelse

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	<i>Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)</i>	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	<i>Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen</i>	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent

9 kap.
3 §²

Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan återbetalning av skatten på bränsle om någon har

1. förbrukat bensin i skepp, när skeppet inte använts för privat ändamål,

2. förbrukat bensin i båt för vilken fartygstillstånd meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten inte använts för privat ändamål,

3. förbrukat annat bränsle än sådant som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a i båt utan fartygstillstånd, när båten inte använts för privat ändamål.

3. förbrukat annat bränsle än sådant som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a i båt utan fartygstillstånd, när båten inte använts för privat ändamål,

4. förbrukat annat bränsle än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21), dock inte annan bensin än flygbensin (KN-nr 2710 11 31), i luftfartyg, när luftfartyget inte använts för privat ändamål.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

² Senaste lydelse 1997:1130.

2.2 Förslag till lag om lagerskatt på flygbensin

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Den som den 1 juli 2008 innehar flygbensin (KN-nr 2710 11 31) ska betala lagerskatt till staten enligt denna lag.

2 § Lagerskatt tas ut för flygbensin som före den 1 juli 2008 har köpts in befriat från skatt med stöd av 6 a kap. 1 § 5 och 8 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Första stycket gäller inte för flygbensin som är avsedd att förbrukas i luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning.

Lagerskatt tas endast ut för den del av flygbensinen som överstiger 1 000 liter och som lagras på annat sätt än i ett luftfartyg.

3 § Lagerskatt tas ut med det belopp som anges för flygbensin i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi.

4 § Den som är skyldig att betala lagerskatt ska till beskattningsmyndigheten redovisa sitt innehav av flygbensin som ska beskattas enligt denna lag i en sådan särskild skattedeklaration som avses i 10 kap. 32 a § första stycket skattebetalningslagen (1997:483).

Deklarationen ska ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast den 26 augusti 2008.

I övrigt tillämpas vad som sägs i skattebetalningslagen om

1. skyldighet att lämna deklARATION i 10 kap.,
2. beskattningsbeslut i 11 kap.,
3. ansvar för skatt i 12 kap.,
4. befrielse från betalningsskyldighet i 13 kap.,
5. utredning i skatteärenden i 14 kap.,
6. skattetillägg och förseningsavgift i 15 kap.,
7. inbetalning av skatt i 16 kap.,
8. anstånd med inbetalning av skatt i 17 kap.,
9. återbetalning av skatt i 18 kap.,
10. ränta i 19 kap.,
11. indrivning i 20 kap.,
12. omprövning i 21 kap.,
13. överklagande i 22 kap., och
14. övriga bestämmelser i 23 kap.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

3 Ärendet och dess beredning

I rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, energiskattedirektivet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, Celex 32003L0096), anges som huvudregel att skattebefrielse ska ges för flygbränsle som används till annat än privat nöjesflyg, se artikel 14.1 b. I artikeln anges dock att medlemsstaterna får begränsa tillämpningsområdet för skattebefrielsen för flygbränsle till att enbart gälla flygfotogen. Motsvarande bestämmelse fanns i artikel 8.1 b i rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (EGT L 316, 31.10.1992, s. 12, Celex 392L0081). Detta direktiv upphörde att gälla i och med energiskattedirektivet.

Sverige har sedan EU-inträdet haft ett undantag från direktivens regler om beskattning av flygbränsle som används för privat nöjesflygning. Undantaget för flygbränsle regleras i 6 a kap. 1 § 5 lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE), jfr artikel 19 i energiskattedirektivet.

Det svenska undantaget från energiskattedirektivets bestämmelser upphörde den 1 januari 2007. Regeringen ansökte under hösten 2006 om förlängning av undantaget om skattefrihet för privatflygets bränsle. Förlängning av undantaget är endast möjlig om Europeiska gemenskapernas kommission lägger fram förslag om detta till rådet, som genom enhälligt beslut godtar förslaget, se artikel 19 i energiskattedirektivet. Kommissionen har dock i meddelande till rådet den 30 november 2006, Meddelande från kommissionen till rådet enligt artikel 19.1 i rådets direktiv 2003/96/EG (privat nöjesflyg), KOM (2006) 742, informerat rådet om att den inte kommer att lägga något förslag om förlängning av undantaget från beskattning av privatflygets bränsle. Meddelandet gäller inte bara Sverige utan alla medlemsstater som ansökt om förlängning av undantag för sådan användning. Den gemenskrättsliga grunden för skatteundantaget har således löpt ut.

En promemoria, Beskattning av flygbränsle för privat ändamål, togs därför fram inom Finansdepartementet med förslag att beskatta privatflygets bränsle från och med den 1 januari 2008. Promemorian, daterad den 1 juni 2007, har remitterats. Remissinstansernas yttranden finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2007/4572). Majoriteten av de instanser som svarade på remissen anser att promemorians förslag riskerar att leda till betydande administration samt till kontroll- och avgränsningsproblem. I budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1, volym 1, s. 129) uttalar regeringen att det är önskvärt att en skatt utformas så att den administrativa bördan hålls nere i möjligaste mån. Vidare uttalar regeringen att den därför avser att ytterligare bereda frågan och återkomma till riksdagen med lagförslag under våren 2008.

Mot bakgrund härav har ytterligare en promemoria, Beskattning av flygbränsle, tagits fram inom Finansdepartementet. För att begränsa den administrativa bördan samt kontroll- och avgränsningsproblem vid beskattningen av flygbränsle, föreslås i promemorian en beskattning av flygbensin både när den används för privat och för kommersiellt ändamål. Detsamma gäller andra bränslen som används i luftfartyg, med

undantag för flygfotogen. En beskattning av flygfotogen när den används för privat ändamål föreslås också. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008. I promemorian, daterad den 15 januari 2008, föreslås även att det införs en särskild lagerskatt på det obeskattade flygbränsle som finns i lager vid ikraftträdandet den 1 juli 2008. Lagerskatten föreslås dock inte omfatta flygfotogen. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2008/432). Utöver de yttranden som kommit in från de remissinstanser som anges i bilaga 2, har drygt hundratalet yttranden kommit in från främst privatpersoner och flygklubbar.

I lagrådsremissen lämnas förslag på hur flygbränsle ska beskattas när det EG-rättsliga undantaget har upphört. Förslagen innebär ändringar i LSE och att det införs en särskild lagerskatt. I lagrådsremissen föreslås att ändringarna i LSE och lagerskatten ska träda i kraft den 1 juli 2008. Utgångspunkten för lagrådsremissen är de förslag som lämnades i promemorian av den 15 januari 2008.

4 Tidigare svenska regler om beskattning av flygbränsle för privat ändamål

Flygfotogen som används för sitt egentliga ändamål, dvs. drift av luftfartyg, har aldrig beskattats i Sverige. Före den 1 januari 1984 gällde en generell skattefrihet för bensen som förbrukats eller sålts till förbrukning för framdrivande av luftfartyg. Den 1 januari 1984 begränsades skattefriheten till att avse bara sådan bensen som förbrukades i luftfartyg som användes kommersiellt.

Reglerna om beskattning av flygbensen ledde dock snabbt till åtskillig kritik, bl.a. därför att de visade sig vara svårtillämpade. Flygbensen förbrukas i luftfartyg som inte sällan används för såväl privata som kommersiella ändamål och besvärliga bedömningar fick göras i samband med granskning av deklARATIONERNA. Med det dåvarande administrativa systemet var dessutom samtliga förbrukare skattskyldiga. Exempelvis en flygklubb som förbrukade bränslet skulle både lämna deklARATION och betala in skatten. Dåvarande Riksskatteverket hade svårt att kontrollera beskattningen. Tillämpningsproblemen fick till följd att flygbensen från och med den 1 juli 1987 helt undantogs från skatteplikt.

Inför Sveriges inträde i EU gjordes en översyn av punktskatterna på energiområdet och den nuvarande lagen om skatt på energi infördes (prop. 1994/95:54, bet. 1994/95:SkU4, rskr. 1994/95:152). I förarbetena (prop. 1994/95:54, s. 68–70) berördes frågan om den svenska lagstiftningen fullt ut skulle anpassas till gemenskapsrätten, dvs. att flygbränslen som användes för privat ändamål skulle beskattas. Utredningen som föregick lagförslaget föreslog en sådan utvidgning av det beskattade området. Regeringen ansåg dock att det, med beaktande av de praktiska problem som hade uppkommit under den period när flygbensen som användes vid privatflygning beskattades, inte var aktuellt att införa någon

beskattning. Dessutom hade vid denna tidpunkt ett flertal av medlemsstaterna ett undantag från den dåvarande gemenskapsrättsliga bestämmelsen, ett s.k. 8.4-undantag, och beskattade således inte flygbränsle som användes vid privatflygning. Regeringen begärde därför ett särskilt undantag från beskattningsskyldigheten, vilket också erhöles. I samband med att det nya energiskattedirektivet antogs förlängdes undantaget till och med den 31 december 2006.

5 Beskattning av flygbränsle

5.1 Beskattning av flygbensin m.fl. flygbränslen

Regeringens förslag: Skattefriheten för flygbensin, gasol och dieselolja som förbrukas i luftfartyg slopas när det gäller förbrukning för privat ändamål. Sådana bränslen ska inte längre kunna köpas utan skatt. Skattefrihet ska fortfarande gälla för dessa bränslen när de används för kommersiella ändamål. Skattefriheten åstadkoms genom ett återbetalningssystem.

Promemorians förslag: Alla bränslen, med undantag för flygfotogen, ska beskattas oavsett om förbrukningen sker för privat ändamål eller inte.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Glesbygdverket* samt *Sveriges Kommuner och Landsting* tillstyrker förslaget. *Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Dalarnas län* och *Rikspolisstyrelsen* har inga synpunkter på promemorians förslag utifrån de intressen dessa instanser har att beakta. *Skatteverket* anser att avgränsningen enligt promemorians förslag bör vara hanterbar både för verket och förbrukarna. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anser att förslaget inte innehåller några större avgränsningsproblem eller orimligt höga kostnader. *Hjelmco Oil AB, Kungliga Svenska Aeroklubben, AOPA Sweden, Frivilliga Flygfåren* och *Svenska Flygföretagens Riksförbund* avstyrker förslaget och anför bl.a. att förslaget i promemorian går längre än kommissionens krav om att beskatta endast privatflygets bränsle. *Luftfartsverket* har inga övergripande synpunkter på förslaget. Flera remissinstanser, bl.a. *Länsstyrelsen i Norrbottens län, AOPA Sweden* och *Hjelmco Oil AB*, anser att en negativ effekt som förslaget kan få är att möjligheten minskar för myndigheter att nyttja det privata småflyget för kontroll och övervakning samt att förslaget brister när det gäller att konsekvensbeskriva effekterna för vissa samhällsuppdrag, t.ex. brandflygbevakning. Vidare anføres att förslaget kan leda till att flygklubbarnas verksamhet och därmed flygfält och tankställen slås ut. Flertalet av de flygklubbar och privatflygare som har haft synpunkter på remissen instämmer i denna kritik. *Kungliga Svenska Aeroklubben* anför att på grund av kostnadsökningar har antalet privatflygcertifikat minskat med 30 procent de senaste tio åren. Flygbränsleskatten kommer ytterligare att minska antalet privatflygcertifikat. *Luftfartsstyrelsen, Hjelmco Oil AB, Kungliga Svenska Aeroklubben, AOPA Sweden, Svenska Flygföretagens Riksförbund* och *Svenska Petroleum Institutet* påpekar att en beskattning av flygbensin oavsett ändamål kan komma att leda till

konkurrensnedvridning mellan företag som använder flygbensin och sådana som använder flygfotogen. Hjelmcö Oil AB hävdar att förslaget om att beskatta flygbränsle som används i annan luftfart än privat nöjesflygning strider mot Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna och EG-rätten. Vidare anför bolaget att beskattningen även bör strida mot internationella åtaganden. Dessutom anför bolaget att det i grunden är en rent politisk fråga om Sverige ska följa kommissionens begäran och införa en skatt på flygbensin för privat nöjesflyg eller om Sverige ska avvakta med genomförandet. Luftfartsverket anför att skillnaden i beskattning om 70 öre per liter bör leda till att den oblyade bensinen kommer att ta marknadsandelar från den blyade, men det förutsätter ett ökat utbud av oblyad bensin. Naturvårdsverket välkomnar en skattedifferentiering mellan den blyade och den oblyade flygbensinen. Luftfartsstyrelsen anser att frågan om ytterligare skattedifferentiering mellan blyad och oblyad flygbensin borde utredas närmare. Hjelmcö Oil AB har hemställt om att regeringen hos EU ansöker om att bolagets oblyade alkylatflygbensin undantas från skatter och avgifter under en period av sex år och att skatte- och avgiftsfriheten inträder samtidigt som skatt införs för flygbränsle.

Bakgrunden till förslaget: I energiskattedirektivet finns som huvudregel en gemenskapsrättslig skyldighet att medge skattebefrielse för flygbränsle som används för kommersiella ändamål. I artikel 14.1 b anges att medlemsstaterna ska bevilja skattebefrielse för energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle för annan luftfart än privat nöjesflyg. Medlemsstaterna har dock rätt att begränsa befrielsen till flygfotogen. Sverige har genom rådsbeslut haft tillstånd att tillämpa skattebefrielse för privatflygets bränsle. Detta undantag (s.k. artikel 19-undantag) löpte ut den 1 januari 2007. Den gemenskapsrättsliga grunden för skatteundantaget finns således inte längre.

Skälen för regeringens förslag: Det framgår direkt av energiskattedirektivet att medlemsstaterna ska ta ut skatt på privatflygets bränsle. För att den svenska energibeskattningen ska stämma överens med gemenskapsrätten krävs därför att skattebefrielsen för flygbränsle som förbrukas för privat ändamål avskaffas. Det är således inte, såsom *Hjelmcö Oil AB* anför, en rent politisk fråga om en skatt ska införas på privatflygets bränsle.

Regler som medför att beskattningen av flygbränsle blir olika beroende av vilket ändamål bränslet används till, kommer alltid att leda till avgränsningsproblem både för aktörerna och Skatteverket. Såsom *Skatteverket* och *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anför skulle promemorians förslag lösa de flesta avgränsningsproblemen, eftersom dessa till övervägande del är att hänföra till flygbensin. En beskattning av flygbensin oavsett ändamål skulle även minska den administrativa bördan för företagen. Dessutom följer den, vilket *Krisberedskapsmyndigheten*, *Naturvårdsverket*, *Skogsstyrelsen* och *Glesbygdverket* påpekar, principen om att förorenaren ska betala för sin påverkan på miljön.

Många av de samhällseffekter som flera remissinstanser för fram är konsekvenser som i stor utsträckning följer redan av Sveriges gemenskapsrättsliga skyldighet att beskatta privatflygets bränsle. Det rör sig t.ex. om att antalet privata flygcertifikat ytterligare kommer att minska

och därmed antalet flygklubbar, flygfält och tankställen, vilket i sin tur får till följd att myndigheternas möjligheter att använda sig av småflyget för olika samhällsupdrag minskar.

En skatt på flygbensin, men inte på flygfotogen riskerar, enligt *Luftfartsstyrelsen*, att få konkurrenssnedvridande effekter i den mån skatten påverkar aktörer verksamma på samma marknad i olika hög grad. Luftfartsstyrelsen anser därför att de konkurrensmässiga effekterna bör utredas närmare. Den fråga som Luftfartsstyrelsen tar upp tangerar frågan hur olikbehandlingen av flygbensin respektive flygfotogen förhåller sig till reglerna om statligt stöd i EG-fördragets artikel 87. Något säkert svar går inte att ge på den frågan. Medlemsstaterna är dock skyldiga att till kommissionen förhandsanmäla allt stöd som faller in under artikel 87 och därefter avvakta kommissionens godkännande innan stödet verkställs. Eftersom beskattning för kommersiella ändamål av flygbensin men inte av flygfotogen, eventuellt faller in under reglerna om statligt stöd, är Sverige således skyldigt att notifiera stödet till kommissionen för prövning. Det går inte att förutsäga när en sådan statsstödsprövning är färdig, men i genomsnitt tar en sådan behandling ett halvår. Emellertid är längre tid än så inte ovanligt. Det är dock angeläget att få en lagstiftning om att beskatta privatflygets bränsle i kraft så snart som möjligt. Därför är det i nuläget inte aktuellt att införa beskattningsregler på detta område som måste statsstödsprövas innan de kan träda i kraft.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att beskattningen av flygbränslen begränsas till den förbrukning som sker när luftfartyg används för privata ändamål. I avsnitt 5.2, som behandlar beskattningen av flygfotogen, redogörs också för vad som avses med privata respektive kommersiella ändamål. Eftersom flygbränslen som används för kommersiellt ändamål även fortsättningsvis kommer att vara skattefria, finns det inte anledning att närmare analysera de frågeställningar *Hjelmco Oil AB* tagit upp angående om en skatt på flygbränsle som används för kommersiellt ändamål strider mot Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna, EG-rätten i övrigt samt mot internationella åtaganden.

Frågan är nu på vilket sätt skattefriheten för bränslen som används för kommersiella ändamål ska åstadkommas. Med dagens regler kan skattefria leveranser av flygbränsle ske dels om bränslet tankas direkt in i luftfartyget, dels om bränslet tas emot av s.k. skattebefriade förbrukare. Bakgrunden till dessa regler är emellertid att bränslet är skattebefriat oavsett om det ska användas för privata eller kommersiella ändamål i luftfartygen. Förutsättningarna blir dock andra när skattefriheten blir beroende av användningssätt. Dessutom uppskattar Luftfartsstyrelsen att den svenska användningen av flygbensin fördelar sig ungefär lika mellan användning för kommersiella och privata ändamål. I samband med 2007 års promemoria föreslog flera remissinstanser att flygbränsle även fortsättningsvis skulle kunna köpas in skattefritt. Deklaration av ändamålet med förbrukningen skulle sammanställas i efterhand och eventuellt bränsleskatt betalas vid ett tillfälle per flygplan och år. Regeringen anser inte att en fortsatt skattebefrielse för den kommersiella förbrukningen bör utformas på detta sätt. I stället bör ett återbetalningssystem väljas. Ett sådant system tillämpas redan för att t.ex. åstadkomma skattelättnader för jordbruksnäringens energiförbrukning. Ett mer närliggande exempel är

den återbetalning som sker för skatt på bränslen som förbrukas i båtar, när dessa används för annat än privat ändamål. Regeringen föreslår alltså ett sådant återbetalningssystem för flygbensin och även för gasol och dieselolja som används som flygbränsle.

När en skatt på flygbensin införs kommer skatten att tas ut med olika skattesatser för blyad och oblyad flygbensin. För den oblyade flygbensinen är skattesatsen i dag 70 öre lägre än för den blyade. Skillnaden i skatteuttag kan medföra att den miljömässigt bättre, oblyade flygbensinen kommer att ta marknadsandelar från den blyade. *Hjelmco Oil AB* har hemställt om att regeringen hos EU ansöker om att bolagets oblyade alkylatflygbensin undantas från skatter och avgifter under en period av sex år och att skatte- och avgiftsfriheten inträder samtidigt som skatt införs för flygbränsle. Den frågan, liksom vad *Luftfartsstyrelsen* anfört om behov av att utreda ytterligare skillnader i beskattning mellan blyad och oblyad bensin, får dock behandlas i ett annat sammanhang.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1 § 5 samt 9 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

5.2 Beskattning av flygfotogen för privat ändamål

Regeringens förslag: Skattefriheten för flygfotogen slopas när det gäller förbrukning för privat ändamål.

Promemorians förslag: Stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinsatser som uttalat sig om förslaget tillstyrker det eller lämnar det utan erinran. Flera remissinstanser har, mot bakgrund av förslaget att beskatta flygbensin oavsett ändamål, tagit upp frågan om vilket bränsle som kommer att användas i stället för flygbensin. *Luftfartsstyrelsen*, *Kungliga Svenska Aeroklubben* och *AOPA Sweden m.fl.* menar att en övergång troligtvis kommer att ske till dieselmotorer med flygfotogen i framtiden. Detta kan då leda till att förbrukningen av flygfotogen för privat bruk inte längre är försumbar och att det i framtiden skulle leda till en stor administration att beskatta endast den privata delen av flygfotogen.

Svenska Petroleum Institutets tolkning av förslaget är att det vid försäljning till skattebefriade förbrukare är leverantörens ansvar att det är den skattebefriade produkten som har levererats samt att nedsättning av skatter sker enligt Skatteverkets beslut. Det är förbrukaren som har ansvar för om produkten används för privat eller kommersiellt ändamål.

Skälen för regeringens förslag: För att den svenska energibeskattningen ska stämma överens med gemenskapsrätten krävs, som tidigare framhållits, att skattebefrielsen för flygbränsle som förbrukas för privat ändamål avskaffas. En skatt måste därför införas för flygfotogen som förbrukas i luftfartyg för privat ändamål.

I artikel 14 b i energiskattedirektivet finns en definition av vad som ska avses med privat nöjesflyg. Där anges att med privat nöjesflyg avses användning av ett luftfartyg av dess ägare eller av den fysiska eller juridiska person som har nyttjanderätt till luftfartyget antingen via förhyrning eller på annat sätt, för andra än kommersiella ändamål.

Därmed avses särskilt andra ändamål än transport av passagerare eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller för offentliga myndigheters räkning.

Det är naturligt att utformningen av beskattningen i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) kopplas till hur direktivet gör åtskillnad mellan annan luftfart än privat nöjesflyg, dvs. kommersiell luftfart, och det som benämns privat nöjesflyg. Avgränsningen av den förbrukning som ska beskattas bör således göras med utgångspunkt i energiskattedirektivets definition.

Vid transport av passagerare eller varor eller vid utförandet av en tjänst mot ersättning är det enligt direktivet fråga om kommersiellt ändamål. Även om det inte direkt uttalas i direktivet, bör ersättningen dock vara av en viss storlek för att ändamålet ska anses som kommersiellt. En rent symbolisk ersättning kan inte anses innebära att flygningen har ett kommersiellt ändamål. Kundrabatter eller lockpriser som förekommer inom det reguljära linjeflyget kan dock aldrig innebära att dessa flygningar betraktas som utförda för privat ändamål.

Uppdrag för offentliga myndigheter är enligt direktivet alltid att anse som utförda för kommersiellt ändamål, även om ingen ersättning utgår eller om den ersättning som utgår endast är avsedd att täcka kostnaderna för flygningen. Det är rimligt att kräva att den som påstår att en flygning utförs på uppdrag av en myndighet, kan styrka uppdraget med handlingar från myndigheten.

Förbrukning av flygfotogen i luftfartyg för privat ändamål bör det således vara fråga om när ägaren eller den som nyttjar luftfartyget vid en flygning använder det uteslutande för ett privat syfte och alltså inte utför tjänster, varu- eller persontransport mot ersättning eller utför ett uppdrag åt en myndighet.

I samband med införandet av den tidigare beskattningen av flygbränsle som förbrukas för privat ändamål gavs det i propositionen exempel på ett antal ändamål som inte ansågs privata, dvs. ändamål där skattefriheten alltså skulle behållas (prop. 1983/84:28, s. 35). Denna uppräkningslista bör i allt väsentligt fortfarande kunna tjäna som vägledning för vad som ska anses som kommersiella ändamål. I den kategori som även fortsättningsvis kan förbruka skattefritt bränsle på grund av att det är fråga om kommersiellt ändamål ingår t.ex. taxiflyg och annan persontransport, jordbruksflyg, flygfotografering, reklamflyg, bogsering av segelflygplan och andra uppdrag som utförs mot ersättning. Även flygningar som görs av ett företag med eget luftfartyg och som avser transporter i den egna verksamheten bör anses vara för kommersiellt ändamål. Förbrukning av bränsle under flygning som görs av myndigheter eller andra offentliga organ eller på uppdrag av myndigheter ska anses vara för kommersiellt ändamål. Det kan röra sig om t.ex. målflygning, skogsbrandsbevakning, skolflyg, räddningstjänst, trafikövervakning eller uppdrag som utförs av Frivilliga Flygkåren. Beträffande skolflyg bör tilläggas att flygning som utförs av annan än myndighet eller offentligt organ ska betraktas som flygning för kommersiellt ändamål i de fall den innebär tillhandahållande av utbildning mot ersättning. När en privatflygare betalar ersättning till en flygklubb för att flyga ett plan för privat ändamål är denna flygning att anse som privat.

Något behov av att ändra reglerna för den administrativa hanteringen av beskattningen av flygfotogen bedöms inte uppkomma när den privata förbrukningen nu ska beskattas. Den som förbrukar flygfotogen kommer alltså även fortsättningsvis att kunna köpa bränslet skattefritt om det tankas direkt in luftfartyget, se 7 kap. 1 § första stycket 6 LSE. Alternativt kan förbrukaren vara skattebefriad förbrukare enligt reglerna i 8 kap. LSE och av den anledningen ha möjlighet att köpa bränslet skattefritt, jfr 7 kap. 1 § första stycket 5. Reglerna kommer alltså i detta avseende att skilja sig åt mellan flygfotogen och flygbensin, jfr avsnitt 5.1. Skälen till detta är att den privata flygning där flygfotogen används i dag får betecknas som försumbar. Risken för att flygfotogen används för ett skattepliktigt ändamål är alltså betydligt mindre än för flygbensin. I vilken omfattning en övergång till flygfotogen kommer att ske även för privat ändamål är svårt att förutse. Dagens omfattning är dock sådan att den inte motiverar ett återbetalningssystem. Dessutom används flygfotogen av de luftfartyg som går i internationell linjetrafik. Att hänvisa ett utländskt flygbolag till ett återbetalningssystem för att kunna köpa bränslet skattefritt i Sverige får betecknas som uteslutet (jfr prop. 2000/01:118, s. 100 f.). Med anledning av vad *Svenska Petroleum Institutet* anfört vill regeringen framhålla att ansvaret för hur flygfotogen i praktiken används inte åvilar leverantören av bränslet, oavsett om leveransen skett direkt till ett flygplan eller till en skattebefriad förbrukare.

Som redan framhållits får förbrukningen av flygfotogen för privat ändamål betecknas som försumbar. Om bränsle som efter ikraftträdandet har köpts in skattefritt trots allt används för privat ändamål är förvärvaren av bränslet skattskyldig för denna förbrukning enligt 4 kap. 1 § 7 LSE. Av 10 kap. 32 a § skattebetalningslagen (1997:483) framgår att i sådana fall ska skatten redovisas i en särskild deklaration för varje skattepliktig händelse. En deklaration ska således lämnas efter varje förbrukningstillfälle. Deklarationen ska lämnas in senast fem dagar efter det att den skattepliktiga förbrukningen har skett.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1 § 5 LSE.

5.3 Ikraftträdande och lagerskatt

Regeringens förslag: De nya reglerna om beskattningen av flygbränsle träder i kraft den 1 juli 2008.

En särskild lagerskatt införs för flygbensin som finns i lager vid ikraftträdandet.

Promemorians förslag: Stämmer i huvudsak överens med regeringens. I promemorian föreslogs att lagerskatten skulle omfatta andra bränslen än flygfotogen. Av promemorians förslag framgick inte att flygbränsle som tankats i ett luftfartyg skulle undantas från lagerskatten.

Remissinstanserna: *Kungliga Svenska Aeroklubben* anför att genom att i övergångsskedet inte ta ut skatt på inneliggande lager kan konsekvenserna mildras. Många flygklubbar har mycket glesa leveranser av flygbränsle. Det kan röra sig om mer än ett år sedan innevarande lager

inköptes eftersom flygbensin kan lagras avsevärt längre tid än bilbensin. *Hjelmco Oil AB* anför att förslaget inte anger hur mängden 1 000 liter ska beräknas eller vid vilken temperatur.

Skälen för regeringens förslag: Det nuvarande undantaget för flygbränsle som förbrukas för privat ändamål saknar stöd i EG-rätten. Regeringen föreslår därför att förslaget ska träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 juli 2008. De nya reglerna ska också tillämpas från och med denna tidpunkt.

Det kan finnas betydande kvantiteter av obeskattad flygbensin i lager hos vissa förbrukare. På flygklubbarna brukar cisternerna vanligtvis rymma 10–15 kubikmeter. Det finns även vissa klubbar som har cisterner som rymmer 20 kubikmeter. Det bör framhållas att det svenska undantaget löpte ut den 1 januari 2007. Om man, såsom *Kungliga Svenska Aeroklubben* anför, inte tar ut en skatt på inneliggande lager skulle det i praktiken kunna leda till att skattefriheten förlängs ytterligare en längre tid.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att en särskild lagerskatt ska tas ut samtidigt som den föreslagna beskattningen av flygbränsle träder i kraft den 1 juli 2008. Lagerskatten ska dock endast gälla för flygbensin. I dag är det endast flygfotogen och flygbensin som är skattebefriade när luftfartyget används för privat ändamål. Gasol och diesel som används i luftfart för privata ändamål är alltså redan i dag fullt ut beskattade flygbränslen. Praktiska skäl talar för att skatten inte bör omfatta flygbensin som redan har tankats i ett luftfartyg. Den bör inte heller omfatta flygbensin som är avsedd att användas i luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning.

Lagerskatten föreslås gälla för dem som köpt in flygbensin skattefritt med stöd av 6 a kap. 1 § 5 lagen och 8 kap. 1 § (1994:1776) om skatt på energi (LSE), dvs. skattebefriade förbrukare som har ett lager av flygbränsle.

Praktiska skäl talar för en gräns för hur stort lagret måste vara för att skyldighet att betala lagerskatt ska föreligga. Denna gräns föreslås vara 1 000 liter. Regeringen utgår från att det är den faktiska volymen i lagret som är avgörande. Någon korrigering för temperaturen som *Hjelmco Oil AB* tar upp är således inte nödvändig.

Regeringen föreslår alltså att en lagerskatt på flygbensin ska tas ut och med de skattesatser som gäller för flygbensin den 1 juli 2008. De skattskyldiga, dvs. de som lagrar bränslet, bör få en rimlig tid efter ikraftträdandet för att redovisa och betala lagerskatten. Det föreslås därför att de skattskyldiga ska lämna deklaration till Skatteverket senast den 26 augusti 2008, vilket också är den dag då skatten ska vara betald. Skatten ska redovisas i en sådan särskild skattedeklaration som avses i 10 kap. 32 a § första stycket skattebetalningslagen (1997:483, SBL). I övrigt behövs hänvisning till SBL:s regler i tillämpliga delar, se vidare avsnitt 7.

6 Offentligfinansiella och andra effekter

6.1 Offentligfinansiella effekter

Statens ökning av skatteintäkterna med anledning av att skattebefrielsen för flygbensin upphör beräknas till cirka 15 miljoner kronor (helår). Budgetförstärkningen för offentlig sektor beräknas för 2008 (räknat från den 1 juli) bli omkring 7,5 miljoner kronor. Beräkningen bygger på mängden förbrukad flygbensin och att cirka 10 procent av den totala mängden flygbensin utgörs av oblyad bensin. Hänsyn har således inte tagits till eventuella förändringar i förbrukad volym som den föreslagna skatten kan leda till. Förbrukningen av flygfotogen och andra flygbränslen för privat bruk är försumbar.

6.2 Effekter på förbrukning av flygbränsle och på miljön

Det flygbränsle som kommer att beskattas rör sig nästan uteslutande om flygbensin. Den totala förbrukningen av flygbensin i Sverige, för såväl kommersiellt som privat ändamål, uppgick 2006 till omkring 5 miljoner liter. Omkring 20 procent av de totalt 2 000 registrerade bensindrivna luftfartygen används i huvudsak av det kommersiella flyget, såsom taxiflyg, bruksflyg och skolflyg. Det kommersiella flyget uppskattas däremot förbruka upp till hälften av all flygbensin. Av den totala bensinförbrukningen på omkring 5 miljoner liter uppskattas därför 2,5 miljoner liter avse förbrukning för privat ändamål.

Hur förbrukningen av flygbensin och flygfotogen kommer att förändras vid ett införande av en skatt är osäkert. Det är troligt att priserna för utnyttjande av flygplan i flygklubbar kommer att gå upp. Med anledning av att skatt nu ska betalas på flygbränsle kan det antas att antalet flygtimmar kommer att minska något. Därmed kommer även flygklubbarnas efterfrågan på flygbränsle att minska. Huruvida en lägre omsättning av flygbränsle kommer att medföra några effekter på det svenska nätet av flygplatser, på sysselsättningen eller för flygutbildning och flygsäkerhet i stort går inte att säga med säkerhet. Eftersom det så kallade småflyget redan nu har en begränsad omfattning, bedöms dock effekterna som marginella.

Med hänsyn till att antalet flygtimmar beräknas minska något, bör införandet av skatten även medföra positiva effekter för miljön på grund av minskad bränsleförbrukning. Även det faktum att skatt tas ut efter olika skattesatser beroende på vilken miljöklass bränslet tillhör, bör påverka utsläppen. Flygbensinen finns i en blyad och en oblyad variant där den oblyade faller in under miljöklass 2 och den blyade inte uppnår kraven på miljöklassning utan behandlas som "annan bensin". Vid införandet av skatten blir skillnaden i skatteuttaget 70 öre per liter. Skillnaden kan medföra att den miljömässigt bättre, oblyade flygbensinen kommer att ta marknadsandelar från den blyade, i vart fall till den del detta är tekniskt möjligt. Luftfartens totala utsläpp bör därför minska något, även om förändringen totalt sett bedöms vara marginell.

6.3 Konsekvenser för Skatteverket m.fl.

Skatteverket har beräknat att verket kommer att få ökade kostnader med anledning av införandet av beskattningen av flygbränsle för privata ändamål, t.ex. kostnader för utformning av blanketter, informationsutskick, samt hantering av skattebefriade förbrukare. Dessa kostnader uppgår till 700 000 kronor och är i allt väsentligt av engångskaraktär. Skatteverkets kostnader för utveckling av IT-stöd med anledning av förslagen beräknas till cirka 900 000 kronor. Utöver dessa kostnader tillkommer årliga kostnader för handläggning och kontroll av återbetalningssystemet för kommersiella användare om cirka 1 200 000–1 500 000 kronor. Regeringen bedömer att merkostnaderna för Skatteverket ryms inom ramen för befintliga anslag.

För de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms förslaget inte ha någon egentlig påverkan.

Förslaget påverkar inte heller andra offentliga myndigheter, eftersom uppdrag för dem anses som kommersiell verksamhet och alltså även fortsättningsvis kommer att ske med skattebefriat bränsle.

7 Författningskommentarer

7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

6 a kap.

1 §

Genom ändringen i *punkt 5 a* reglerar bestämmelsen endast skattebefrielsen för kommersiell flygverksamhet som sker med flygfotogen. Regler om skattebefrielsen för andra bränslen som används i sådan verksamhet finns i 9 kap. 3 §. Att bestämmelsen endast reglerar flygfotogen innebär också att möjlighet att leverera t.ex. flygbensin utan skatt direkt till ett flygplan inte längre finns, jfr 7 kap. 1 §. Dessutom finns inte längre förutsättningarna för att godkännas som skattebefriad förbrukare enligt reglerna i 8 kap. för sådant bränsle. Att nu nämnda möjligheter finns kvar för flygfotogen har behandlats i avsnitt 5.2.

Ändringen i *punkt 5 b* innebär att skattebefrielsen för bränsle som förbrukas vid användning av luftfartyg för privat ändamål upphävs. I avsnitt 5.2 redogörs för vad som avses med privat respektive kommersiellt ändamål. Där redogörs också för beskattningskonsekvenserna när någon som köpt in flygfotogen utan skatt ändå använder flygfotogenen för privat ändamål.

9 kap.

3 §

Den som flyger med exempelvis flygbensin kommer endast att kunna köpa in beskattat bränsle. Den nya punkten, *punkt 4*, innebär att när annat bränsle än flygfotogen förbrukas i luftfartyg kan, efter ansökan, återbetalning medges av Skatteverket när luftfartyget inte använts för privat ändamål. Som framgår av avsnitt 5.2 kan den som påstår att en flygning

utförs på uppdrag av en myndighet, styrka uppdraget med handlingar från myndigheten. Den som i övrigt yrkar återbetalning för flygning utförd för ett kommersiellt ändamål kan styrka ändamålet med exempelvis avtal och fakturor. Den som har förbrukat bilbensin i luftfartyg för annat än privat ändamål kan dock inte medges återbetalning av skatten, eftersom återbetalning inte medges för annan bensin än flygbensin.

Flygklubbarna hyr ofta ut luftfartyg med bränslekostnaden ospecificerat inkluderad i hyreskostnaden. Detta kan t.ex. vara aktuellt när en flygklubb hyr ut ett luftfartyg till en klubbmedlem eller till en annan flygklubb. Flygklubben som äger luftfartyget är den som har köpt bränslet från bränsleleverantören. Vid en sådan förhyrning där bränslekostnaden är ospecificerat inkluderad i priset kan inte någon vidareförsäljning av bränslet med äganderättsövergång anses ha skett. Det blir därför flygklubben som anses ha förbrukat bränslet och därmed är återbetalningsberättigad för skatten på den flygbensin som har använts för annat än privat ändamål.

En ansökan om återbetalning ska avse ett kalenderkvartal och den ska lämnas in till Skatteverket inom tre år efter periodens utgång. Detta framgår av 9 kap. 7 §. För rätt till återbetalning krävs att den skatt som ska betalas tillbaka uppgår till minst 500 kronor under ett kalenderkvartal, se 9 kap. 8 §.

7.2 Förslaget till lag om lagerskatt på flygbensin

1 §

I den inledande paragrafen anges vem som är skyldig att betala lagerskatt till staten, alltså den som den 1 juli 2008 innehar flygbensin.

2 §

Paragrafens *första stycke* anger att lagerskatt ska tas ut för flygbensin. Bränslet ska ha köpts in befriat från skatt före den 1 juli 2008 med stöd av 6 a kap. 1 § 5 lagen och 8 kap. 1 § (1994:1776) om skatt på energi (LSE) i då gällande lydelse. Det rör sig således om sådan flygbensin som någon köpt in utan skatt i egenskap av skattebefriad förbrukare.

Enligt *andra stycket* omfattas inte flygbensin som är avsedd att användas i luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning av lagerskatten, jfr 6 a kap. 1 § 5 b LSE.

I *tredje stycket* anges att lagerskatt endast tas ut för den del av bränslet som överstiger 1 000 liter. Om den lagrade volymen uppgår till mer än 1 000 liter tas alltså skatt ut endast för den överskjutande delen. I den volymen som beskattas ska inte ingå flygbensin som har tankats i ett luftfartyg.

3 §

Paragrafen anger att lagerskatten tas ut med de belopp som gäller för flygbensin enligt 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 LSE. Det är de skattesatser i LSE som gäller vid lagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2008, som bestämmer skattesatserna för lagerskatten.

4 §

Beskattningsförfarandet regleras i paragrafen. Av *första stycket* framgår att skatten ska redovisas genom att den skattskyldige lämnar en sådan särskild skattedeklaration som avses i 10 kap. 32 a § första stycket skattebetalningslagen (1997:483).

Enligt *andra stycket* ska deklarationen ha kommit in till Skatteverket senast den 26 augusti 2008.

Tredje stycket hänvisar till särskilt utpekade kapitel i skattebetalningslagen som i övrigt ska gälla i tillämpliga delar. Detta gäller bestämmelserna om skyldighet att lämna deklaration i 10 kap., beskattningsbeslut i 11 kap., ansvar för skatt i 12 kap., befrielse från betalningsskyldighet i 13 kap., utredning i skatteärenden i 14 kap., skatte tillägg och förseningsavgift i 15 kap., inbetalning av skatt i 16 kap., anstånd med inbetalning av skatt i 17 kap., återbetalning av skatt i 18 kap., ränta i 19 kap., indrivning i 20 kap., omprövning i 21 kap. samt överklagande i 22 kap. Även de övriga bestämmelserna i 23 kap. SBL ska tillämpas i fråga om lagerskatt. Eftersom en hänvisning görs till kapitel 16 i SBL innebär detta att skatten, som tidigare nämnts, senast ska betalas in samma dag som deklarationen ska ha inkommit till Skatteverket, dvs. den 26 augusti 2008, se 16 kap. 4 § 3 stycket SBL som bl.a. hänvisar till 10 kap. 32 a § SBL.

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 6 a kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse***6 a kap.****1 §³**

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	<i>Annan bensin än flygbensin (KN-nr 2710 11 31)</i>	100 procent	100 procent	100 procent
b) <i>luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål eller i luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning</i>	Andra bränslen än flygbensin och flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent

³ Senaste lydelse 2007:1387.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt	Bilaga 1
6. Förbrukning vid framställning av energi-produkter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent	
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent	

Föreslagen lydelse

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	<i>Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr</i>	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt	Bilaga 1
	<i>2710 19 21)</i>				
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (<i>KN-nr 2710 11 31)</i> och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent	
6. Förbrukning vid framställning av energi-produkter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent	

16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Den som den 1 juli 2008 innehar bränslen som avses i 2 § ska betala lagerskatt till staten enligt denna lag.

2 § Lagerskatt tas ut för andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21) som före den 1 juli 2008 har köpts in befriat från skatt med stöd av 6 a kap. 1 § 5 lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Första stycket gäller inte för bränsle som är avsett att förbrukas i luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning.

Lagerskatt tas endast ut för den del av bränslet som överstiger 1 000 liter.

3 § Lagerskatt tas ut med de belopp som anges för respektive bränsle i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b, och 4 a lagen (1994:1776) om skatt på energi.

4 § Den som är skyldig att betala lagerskatt ska lämna en deklARATION till beskattningsmyndigheten om sitt innehav av sådant flygbränsle som ska beskattas enligt denna lag.

Lagerskatten ska redovisas i en sådan särskild skattedeclaration som avses i 10 kap. 32 a § första stycket skattebetalningslagen (1997:483). Deklarationen ska ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast den 26 augusti 2008.

I övrigt tillämpas vad som sägs i skattebetalningslagen om

1. skyldighet att lämna deklARATION i 10 kap.,
2. beskattningsbeslut i 11 kap.,
3. ansvar för skatt i 12 kap.,
4. befrielse från betalningsskyldighet i 13 kap.,
5. utredning i skatteärenden i 14 kap.,
6. skattetillägg och förseningsavgift i 15 kap.,
7. inbetalning av skatt i 16 kap.,
8. anstånd med inbetalning av skatt i 17 kap.,
9. återbetalning av skatt i 18 kap.,
10. ränta i 19 kap.,
11. indrivning i 20 kap.,
12. omprövning i 21 kap.,
13. överklagande i 22 kap. och
14. övriga bestämmelser i 23 kap.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Beskattning av flygbränsle

Efter remiss har följande lämnat yttrande över promemorians förslag: Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Dalarnas Län, Rikspolisstyrelsen, Krisberedskapsmyndigheten, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Skatteverket, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Skåne Län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Statens jordbruksverk, Naturvårdsverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Skogsstyrelsen, Glesbygdsverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Frivilliga Flygkåren, Hjelmcö Oil AB, Kungliga Svenska Aeroklubben, Svenska Allmänflygföreningen, Svenska Flygföretagens Riksförbund och Svenska Petroleum Institutet.

Följande har avstått från att lämna yttrande: Föreningen Svenskt Flyg och Scandinavian Airlines Sverige AB.