



Beskattning av flygbränsle för privat ändamål

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag om beskattning av flygbränsle som förbrukas i ett luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål (prop. 2007/08:122). Förslaget är föranlett av att det EG-rättsliga undantag som Sverige har haft på området upphörde att gälla den 1 januari 2007. Utskottet ställer sig även bakom förslaget att införa en särskild lagerskatt på obeskattad flygbensin. De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 2008.

Utskottets ledamöter från Vänsterpartiet och Miljöpartiet har lämnat reservationer till förmån för motionsyrkanden om beskattning av det kommersiella flyget.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Beskattning av flygbränsle för privat ändamål	5
Motionen	9
Reservation	11
Beskattning av flygbränsle för privat ändamål (v, mp)	11
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	12
Propositionen	12
Följdmotionen	12
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Beskattning av flygbränsle för privat ändamål

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:122 och avslår motion 2007/08:Sk31 yrkandena 1 och 2.

Reservation (v, mp)

Stockholm den 15 april 2008

På skatteutskottets vägnar

Lennart Hedquist

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Laila Bjurling (s), Jörgen Johansson (c), Raimo Pärssinen (s), Gunnar Andréén (fp), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Schulte (m), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Åke Sandström (c), Helena Leander (mp), Birgitta Eriksson (s), Sten Nordin (m) och Lars Gustafsson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Regeringen aviserade redan i budgetpropositionen för år 2008 sin avsikt att återkomma till riksdagen med ett förslag om hur beskattningen av flygbränsle ska utformas när privatflyg inte längre kan undantas från beskattning. Utgångspunkten för de lagändringar som föreslås i nu aktuell proposition är att anpassa skattereglerna för flygbränsle till EG-rättens krav samtidigt som den administrativa bördan samt kontroll- och avgränsningsproblemen ska begränsas i möjligaste mån. I propositionen föreslås även att det införs lagerskatt på obeskattad flygbensin som finns i lager vid ikraftträdandet den 1 juli 2008. Regeringens förslag i propositionen har föregåtts av två promemorior, som utarbetats inom Finansdepartementet, med delvis olika förslag för beskattning av flygbränsle. Båda promemoriorna har remissbehandlats.

En motion har väckts med anledning av propositionen.

Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens förslag till lagtext återges i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen 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 komma att tas ut på flygbensin. Flygbensin som förbrukas för kommersiellt 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, LSE.

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.

Utskottets överväganden

Beskattnings av flygbränsle för privat ändamål

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag och avslår motionsyrkanden om beskattning av flygbränsle som används för kommersiellt ändamål.

Jämför reservation (v, mp).

Bakgrund

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

Huvudregeln i rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet) är att flygbränsle som används för kommersiellt ändamål ska vara skattefritt medan flygbränsle som används för privat ändamål ska beskattas. Medlemsstaterna får dock begränsa tillämpningsområdet för skattebefrielsen för flygbränsle till att enbart gälla flygfotogen. Detta innebär att det är möjligt att beskatta flygbensin även när bränslet används yrkesmässigt.

Sverige har sedan EU-inträdet haft ett undantag från gemenskapsrättens regler om beskattning av flygbränsle som används för privat nöjesflygning. Allt flygbränsle har således varit skattebefriat oavsett användningsområde.

Sveriges undantag gällde t.o.m. den 31 december 2006. Regeringen ansökte under hösten 2006 om förlängning. Kommissionen har i sitt meddelande, KOM(2006) 742, informerat rådet om att den inte kommer att lägga något förslag om förlängning av undantaget från beskattning av privatflygets bränsle. Enligt kommissionen strider undantaget för privat nöjesflyg mot gemenskapens miljö-, energi- och transportpolitik eftersom det inte på ett korrekt sätt återspeglar de negativa externa kostnaderna för en sådan aktivitet. Kommissionens meddelande gällde inte enbart Sverige utan även andra medlemsstater som haft motsvarande undantag och ansökt om förlängning av detta.

Den gemenskapsrättsliga grunden för skatteundantaget har således löpt ut.

Propositionen

Beskattnings av flygbränsle

För att den svenska energibeskattnings ska stämma överens med gemenskapsrätten föreslår regeringen att skattebefrielsen för flygfotogen och flygbensin som förbrukas för privat ändamål avskaffas. Gasol som används i luftballonger och dieselolja som används i luftfartyg är redan i dag fullt ut beskattade när det är fråga om luftfart för privat ändamål. Skattefriheten ska alltså gälla om bränslena används för kommersiellt ändamål.

I artikel 14 1 b i energiskattedirektivet 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 förhyring 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. Även om det inte direkt uttalas i direktivet anser regeringen att ersättningen bör vara av en viss storlek för att ändamålet ska anses som kommersiellt. En rent symbolisk ersättning kan inte anses innebära att flygningen sker kommersiellt.

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. Den som påstår att en flygning utförs på uppdrag av en myndighet bör kunna styrka uppdraget med handlingar från myndigheten.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det bör vara fråga om förbrukning för privat ändamål när ägaren, eller den som nyttjar luftfartyget, vid en flygning använder det uteslutande för ett privat syfte, och alltså inte utför tjänster, varu- eller persontransporter mot ersättning eller utför ett uppdrag åt en myndighet.

I den kategori som även fortsättningsvis ska kunna förbruka skattefritt bränsle på grund av att det är fråga om kommersiellt ändamål ingår enligt regeringen 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 målflygning, skogsbrandsbevakning, skolflyg, räddningstjänst, trafikövervakning eller uppdrag som utförs av Frivilliga Flygkåren. Skolflyg som utförs av annan än myndighet eller offentligt organ ska betraktas som flygning för kommersiellt ändamål i de fall fråga är om utbildning som tillhandhålls mot ersättning.

När en privatflygare betalar ersättning till en flygklubb för att flyga ett plan för privat ändamål ska denna flygning anses som privat, och det bränsle som används följaktligen beskattas.

Flygbensin, gasol och dieselolja

I propositionen föreslås att skatt ska tas ut på flygbensin som används för privat ändamål. Något motsvarande förslag läggs inte för gasol och diesel eftersom dessa redan är fullt ut beskattade när det är fråga om luftfart för privat ändamål.

När det gäller frågan på vilket sätt skattefriheten ska åstadkommas för flygbensin som används för kommersiellt ändamål anförs i propositionen att flera remissinstanser har föreslagit att bränslet även fortsättningsvis ska kunna köpas in skattefritt. Deklaration av ändamålet med förbrukningen skulle sammanställas i efterhand och eventuell bränsleskatt betalas vid ett tillfälle per flygplan och år. Enligt regeringens bedömning bör inte en fortsatt skattebefrielse för den kommersiella förbrukningen utformas på ett sådant sätt utan i stället bör ett återbetalningssystem väljas. Det förslag som läggs fram i propositionen innebär att det inte längre ska vara möjligt att leverera flygbensin utan skatt till ett flygplan. Det ska heller inte vara möjligt att godkännas som skattebefriad förbrukare av sådant bränsle. All flygbensin ska, oavsett användningsområde, köpas in beskattad och förbrukaren blir återbetalningsberättigad för skatten på den flygbensin som har använts för kommersiellt bruk. Detsamma föreslås gälla för gasol och dieselolja.

En ansökan om återbetalning ska avse ett kalenderkvartal. Ansökan ska lämnas in till Skatteverket inom tre år efter periodens utgång. För rätt till återbetalning krävs att den skatt som betalas tillbaka uppgår till minst 500 kr under ett kalenderkvartal.

Flygfotogen

Regeringen anser inte att det finns behov av att ändra reglerna för den administrativa hanteringen av beskattningen av flygfotogen när den privata förbrukningen nu ska beskattas. Den som förbrukar flygfotogen kommer därför även i fortsättningen att kunna köpa bränslet skattefritt om det tankas direkt in i luftfartyget. Alternativt kan förbrukaren vara skattebefriad förbrukare enligt LSE och av den anledningen ha möjlighet att köpa bränslet skattefritt.

Skälen till att reglerna i detta avseende kommer att skilja sig åt mellan flygfotogen och flygbensin är att den privata flygning där flygfotogen används i dag är försumbar. Risken för att flygfotogen används för ett skattepliktigt ändamål är alltså betydligt mindre än för flygbensin. Dessutom påpekas att flygfotogen används av de luftfartyg som går i internationell linjetrafik. Att hänvisa ett utländskt flygbolag till ett återbetalningssystem för att kunna köpa bränslet skattefritt i Sverige anser regeringen vara uteslutet (jfr prop. 2000/01:118 s. 100 f.).

Om bränslet som köpts in skattefritt skulle användas för privat ändamål, blir förvärvaren av bränslet skattskyldig för denna förbrukning enligt 4 kap. 1 § 7 LSE. I sådana fall ska skatten redovisas i en särskild deklara-tion för varje skattepliktig händelse (10 kap. 32 a § skattebetalningslagen). En deklara-tion ska alltså lämnas efter varje förbrukningstillfälle. Deklara-tionen ska lämnas in senast fem dagar efter det att den skattepliktiga förbrukningen har skett.

Införande av en särskild lagerskatt

För att förhindra att stora obeskattade lager av flygbensin byggs upp inför ikraftträdandet av de nya reglerna, föreslås att det införs en särskild lager-skatt på flygbensin som finns i lager den 1 juli 2008.

Lagerskatten ska gälla för den som i egenskap av skattefri förbrukare köpt in flygbensinen skattefritt. Skatten ska tas ut för den del av bränslet som överstiger 1 000 liter. I den volymen ska inte ingå flygbensin som redan har tankats i ett luftfartyg. Vidare ska lagerskatten tas ut 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 en deklara-tion ska lämnas till Skatteverket senast den 26 augusti 2008, vilket också föreslås bli det datum då skatten ska vara betald.

Offentligfinansiella och andra effekter

Den totala förbrukningen av flygbensin i Sverige uppgick år 2006 till ca 5 miljoner liter. Luftfartsstyrelsen uppskattar att den svenska användningen av flygbensin fördelar sig ungefär lika mellan användning för kommersiellt och privat ändamål.

Skatteintäkterna beräknas öka med 15 miljoner kronor (helår) när skatte-befrielsen för flygbensin upphör. Beräkningen bygger på mängden för-brukad flygbensin och att ca 10 % av den totala mängden utgörs av oblyad bensin. Förbrukningen av andra flygbränslen än flygbensin för pri-vat bruk är försumbar.

Regeringen anser det troligt att priserna för utnyttjande av flygplan i flygklubbar kommer att gå upp och att antalet flygtimmar kommer att minska något. Därmed kommer även flygklubbarnas efterfrågan på flyg-bränsle att minska. Huruvida en lägre omsättning kommer att medföra några effekter på det svenska nätet av flygplatser, på sysselsättningen eller för flygutbildning och flygsäkerhet i stort går i nuläget inte att säga med säkerhet. Effekterna bedöms dock som marginella med hänsyn till att det s.k. småflyget redan nu har en begränsad omfattning.

Skatteverkets ökade kostnader för utformning av blanketter, informations-insatser och dylikt beräknas uppgå till 700 000 kr och är i allt väsentligt av engångskaraktär. Verkets kostnader för utveckling av IT-stöd beräknas till ca 900 000 kr. Utöver dessa kostnader tillkommer årliga kostnader för

handläggning och kontroll av återbetalningssystemet för kommersiella användare på ca 1,2–1,5 miljoner kronor. Merkostnaderna får enligt propositionen hanteras inom befintliga anslagsramar.

Förslaget bedöms inte påverka de allmänna förvaltningsdomstolarna och andra offentliga myndigheter.

Motionen

I motion Sk31 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) välkomnas regeringens förslag att ta bort skattebefrielsen för sådant flygbränsle som används för privat ändamål. Detta är dock enligt motionärerna inte tillräckligt eftersom den långväga kommersiella flygtrafiken fortsätter att öka i strid mot klimatmålen. En beskattning av det kommersiella flyget är därför nödvändig, och Sverige bör verka för att även flygfotogen som används i kommersiellt flyg kan beskattas inom EU (yrkande 1). I väntan på att det ska bli möjligt att beskatta allt flygbränsle oavsett ändamål föreslår motionärerna att Sverige snarast ska ansöka om statsstödsgodkännande för att kunna beskatta andra flygbränslen än fotogen även när förbrukningen sker för kommersiellt ändamål (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att någon gemenskapsrättslig grund för skattebefrielse för flygbränsle som används för privat ändamål inte längre finns. Det undantag som Sverige haft på området upphörde att gälla för över ett år sedan. Den svenska lagstiftningen bör därför snarast anpassas till energiskattedirektivets krav på beskattning av flygbensin och flygfotogen som förbrukas i luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål. Utskottet har således inget att invända mot regeringens förslag i denna del.

Motionärernas förslag om att även beskatta flygbränsle som används för kommersiellt ändamål är förenligt med energiskattedirektivet när det gäller flygbensin. Som anförs i motionen skulle en sådan åtgärd kunna minska den administrativa bördan för företagen samt lösa flera kontroll- och avgränsningsproblem vid beskattningen. Eftersom det inte finns någon möjlighet att införa en motsvarande beskattning av flygfotogen är dock risken stor att en sådan olikbehandling skulle leda till konkurrensnedvridning mellan förbrukare och tillverkare av flygbensin respektive flygfotogen. Dessutom skulle en sådan beskattningsregel kräva statsstödsprövning, vilket ytterligare skulle fördröja en anpassning av de svenska reglerna till energiskattedirektivets krav på beskattning av flygbränslen för privat bruk. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att tillmötesgå motionärernas förslag utan anser att beskattningen av flygbränslen ska begränsas till den förbrukning som sker när luftfartyg används för privat ändamål.

Eftersom utskottets ställningstagande innebär att skattefrihet även fortsättningsvis ska finnas kvar för flygbensin och flygfotogen, liksom för gasol och dieselolja, när bränslena används för kommersiellt bruk uppstår

frågan på vilket sätt skattefriheten ska åstadkommas. När det gäller flygbensin föreslås i propositionen ett återbetalningssystem. All flygbensin ska köpas in beskattad, och förbrukaren blir återbetalningsberättigad för skatten på den flygbensin som har använts för kommersiellt bruk. Utskottet anser att en sådan lösning är rimlig med tanke på att det bränsle som kommer att beskattas nästan uteslutande rör sig om flygbensin. Detsamma föreslås gälla för andra bränslen som används i luftfartyg, med undantag för flygfotogen. Utskottet vill erinra om att ett sådant system redan tillämpas för återbetalning av skatt på bränslen som förbrukas i fiskebåtar och taxibåtar, när förbrukning sker för annat än privat ändamål. För flygfotogen föreslås att nuvarande möjligheter till skattefria inköp behålls och att skatten för det bränsle som använts för privat ändamål ska betalas i efterhand. Reglerna kommer alltså i detta avseende att skilja sig åt mellan flygfotogen och flygbensin. Den privata flygning där flygfotogen används är i dag försumbar medan flygfotogen så gott som uteslutande används när flygningen sker kommersiellt. Detta talar enligt utskottets mening för att ett återbetalningssystem inte ska väljas utan att de nuvarande möjligheterna att köpa in flygbränslet utan skatt ska behållas.

Som anförs i propositionen är det svårt att förutse om de nya reglerna kommer att medföra en övergång till flygfotogen även för privat ändamål. Likaså är det svårt att bedöma effekterna på det svenska nätet av flygplatser, på sysselsättningen eller för flygutbildning och flygsäkerhet i stort. Utskottet utgår från att regeringen följer utvecklingen och vid behov återkommer till riksdagen.

Utskottet har heller inget att invända mot propositionen i övrigt. Detta innebär att utskottet även ställer sig bakom förslaget att införa en särskild lagerskatt på obeskattad flygbensin som finns i lager den 1 juli 2008, dvs. vid den tidpunkt då de nya reglerna om beskattning av flygbränsle föreslås träda i kraft.

Utskottet anser inte att det finns något skäl för riksdagen att göra något uttalande med anledning av vad som anförs i motionen om att regeringen inom EU och internationellt ska verka för att införa en beskattning av det kommersiella flyget. Liknande yrkanden har nyligen behandlats av utskottet i betänkande 2007/08:SkU21. Yrkandena avstyrktes bl.a. mot bakgrund av att arbete redan pågår inom EU för att begränsa flygets miljöpåverkan. Sverige deltar också i arbetet med miljöfrågor i relation till flyget som pågår inom ICAO, som är FN:s organ för civil luftfart.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet propositionen och avstyrker motion Sk31.

Reservation

Beskattning av flygbränsle för privat ändamål (v, mp)

av Marie Engström (v) och Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

2. lag om lagerskatt på flygbensin

samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om att även beskatta bränsle som används i kommersiell lufttrafik.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:122 och motion 2007/08:Sk31 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vår bestämda uppfattning är att subventionerna av flygbränsle ska slopas.

Vi välkomnar därför regeringens förslag att ta bort skattebefrielsen för flygbränslen som används för privat ändamål. Detta är dock inte tillräckligt eftersom den långväga kommersiella flygtrafiken fortsätter att öka i strid med klimatmålen. Regeringen bör därför, inom EU och internationellt, verka för att även flygbränsle som förbrukas av det kommersiella flyget ska beskattas. Skatteinstrumentet är ett betydligt effektivare sätt att minska flygets klimatpåverkan än att inlemma flyget i handeln med utsläppsrätter.

I avvaktan på att det ska bli möjligt att beskatta allt flygbränsle, oavsett ändamålet med flygningen, anser vi att Sverige ska gå före och slopa skattebefrielsen på flygbensin, gasol och dieselolja när bränslena används för kommersiellt bruk. En sådan åtgärd är möjlig enligt energiskattedirektivet, och regeringen bör snarast notifiera stödet till kommissionen för prövning. En beskattning av flygbensin oavsett användningsområde skulle också ha den fördelen att företagens administrativa börda skulle minska och kontroll- och avgränsningsproblemen vid beskattningen begränsas.

Vad vi nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2007/08:122 Beskattning av flygbränsle för privat ändamål:

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

Följdmotionen

2007/08:Sk31 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en beskattning av det kommersiella flyget är nödvändig.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansöka om statsstödsgodkännande för att kunna beskatta andra flygbränslen än flygfotoget även för kommersiellt bruk.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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
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

¹ Senaste lydelse 2007:1387. Anm. Paragrafen föreslås ändras även i prop. 2007/08:121.

b) luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål eller i luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin och flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	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

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,	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	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
när båten inte används för privat ändamål				
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 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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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,

² Senaste lydelse 1997:1130.

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 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 de 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.