

Regeringens proposition

1988/89:39

om miljöskatt på inrikes flygtrafik



Prop.
1988/89:39

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 13 oktober 1988.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Kjell-Olof Feldt

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om miljöskatt på vissa avgasutsläpp förorsakade av den inrikes flygtrafiken.

Skatten föreslås gälla för flygplan som har en högsta tillåten startvikt på mer än 5 700 kg.

Till grund för beskattningen bör i första hand ligga luftfartsverkets uppgifter om utsläppt mängd kolväten och kväveoxider från den flygplans-typ som är i fråga under en genomsnittligt beräknad flygsträcka. Skatten bör tas ut för varje flygning med 30 kr. om utsläppsmängden kolväten och kväveoxider uppgår till högst 5 kg. Om utsläppen är större bör skatt tas ut med ytterligare 60 kr. för varje påbörjat helt femtal kg däröver.

Finns inte tillförlitliga uppgifter om utsläppsmängden hos luftfartsverket eller har inte tillförlitliga uppgifter om utsläppsmängden visats föreligga på annat sätt bör skatten beräknas med ledning av flygplanets högsta tillåtna startvikt enligt dess luftvärdighetsbevis. Skatten bör i sådant fall tas ut för varje flygning med 30 kr. om den högsta tillåtna startvikten överstiger 5 700 kg men inte 10 000 kg, med ytterligare 120 kr. för varje påbörjat helt femtusental kg om den högsta tillåtna startvikten är större men högst 35 000 kg och med ytterligare 60 kr. för varje påbörjat helt femtusental kg däröver.

Den föreslagna miljöskatten kan beräknas ge ökade skatteintäkter på 60 milj. kr. per år.

Den nya lagen medför följdändringar i skattebrottslagen (1971:69), lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. och lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Den nya lagstiftningen och följdändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 1989.

1 Förslag till Lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik

Prop. 1988/89:39

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Skatt (miljöskatt) skall betalas till staten enligt denna lag för inrikes flygtrafik i förvärvssyfte.

2 § Med inrikes flygtrafik avses i denna lag sådan flygtrafik som äger rum med flygplan mellan orter i Sverige och som inte påbörjas, avslutas eller innefattar mellanlandning i utlandet samt flygtrafik som påbörjas och avslutas på samma svenska ort utan mellanlandning.

3 § Skatt skall inte tas ut för flygtrafik med flygplan vars högsta tillåtna startvikt uppgår till högst 5 700 kilogram.

4 § Skattskyldig är den som äger flygplanet eller, om detta inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe.

5 § Skattskyldigheten inträder när en flygning börjar.

Med flygning avses luftfärd från avgångsorten till den slutliga destinationsorten. Avbryts flygningen innan destinationsorten har nåtts föreligger ändå en skattepliktig flygning.

6 § Miljöskatten skall beräknas i första hand med ledning av luftfartsverkets uppgifter om utsläpp av kolväten och kväveoxider från den aktuella flygplanstypen under en genomsnittligt beräknad flygsträcka.

Skatten skall tas ut för varje flygning med 30 kronor om den enligt första stycket beräknade utsläppsmängden kolväten och kväveoxider uppgår till högst 5 kilogram. Om utsläppen är större, tas skatt ut med ytterligare 60 kronor för varje påbörjat helt femtal kilogram däröver.

7 § Finns inte tillförlitliga uppgifter som avses i 6 § första stycket för flygplanstypen i fråga, beräknas miljöskatten för den aktuella flygningen med ledning av flygplanets högsta tillåtna startvikt enligt dess luftvärdighetsbevis.

Skatten skall i sådant fall tas ut för varje flygning med 30 kronor om den högsta tillåtna startvikten uppgår till högst 10 000 kilogram. Om den högsta tillåtna startvikten är större, tas skatt ut med ytterligare 120 kronor för varje påbörjat helt femtusental kilogram till och med högst 35 000 kilogram och med ytterligare 60 kronor för varje påbörjat helt femtusental kilogram däröver.

8 § Sker en flygning med olika flygplanstyper och kan skatten därför beräknas med ledning av flera skattesatser, skall den högsta skattesatsen tillämpas.

9 § Den skattskyldige skall vara registrerad hos riksskatteverket.

10 § Skattskyldig fysisk person, som inte är bosatt här i landet, eller en skattskyldig juridisk person som inte har fast driftställe här i landet skall företräddas av en representant som har godkänts av riksskatteverket. Representanten skall enligt fullmakt av den skattskyldige som ombud för denne svara för redovisningen av miljöskatt och i övrigt företräda den skattskyldige i frågor som gäller miljöskatt. Underlag för kontroll av skatteredovisningen skall finnas tillgängligt hos representanten.

Underlåter den skattskyldige att utse en representant enligt första stycket kan riksskatteverket förelägga honom att vid vite fullgöra sin skyldighet. Frågor om utdömande av vite prövas av länsrätten i Stockholms län.

11 § När det finns särskilda skäl får riksskatteverket besluta att miljöskatten skall betalas i förskott eller att säkerhet skall ställas för skattens betalning.

12 § Regler för förfarandet vid beskattningen finns i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

2 Förslag till Lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69)

Prop. 1988/89:39

Härigenom föreskrivs att 1 § skattebrottslagen (1971:69) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller i fråga om skatt eller avgift enligt

1. lagen (1908:128) om bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, förordningen (1927:321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags tillgångar, kommunalskattelagen (1928:370), förordningen (1933:395) om ersättningsskatt, lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt, lagen (1946:324) om skogsvårdsavgift, lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt, lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt, lagen (1958:295) om sjömansskatt, lagen (1983:219) om tillfällig vinstskatt, lagen (1983:1086) om vinstdelningsskatt, lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser,

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisa-

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisa-

¹ Senaste lydelse 1988:332.

torskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, vägtrafikskattelagen (1988:327), lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,

torskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, vägtrafikskattelagen (1988:327), lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon, *lagen (1988:000) om miljöskatt på inrikes flygtrafik,*

3. lagen (1981:691) om socialavgifter.

Lagen gäller även preliminär skatt, kvarstående skatt och tillkommande skatt som avses i uppbördslagen (1953:272).

Lagen tillämpas inte om skatten eller avgiften fastställs eller uppbärs i den ordning som gäller för tull och inte heller beträffande restavgift, skattetillägg eller liknande avgift.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m.

Prop. 1988/89:39

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Förmånsrätt enligt 11 § förmånsrättslagen (1970:979) följer med fordran på

1. skatt och avgift, som anges i 1 § första stycket uppbördslagen (1953:272), samt skatt enligt lagen (1908:128) om beviljningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, lagen (1958:295) om sjömansskatt, kupongskattelagen (1970: 624), lagen (1983:219) om tillfällig vinstskatt och lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser,

2. skatt enligt lagen (1968:430) om mervärdeskatt,

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning på vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild *avgift* för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning *av* vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild *skatt* för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen

¹ Senaste lydelse 1988:331.

(1984:410) om avgift på bekämpningsmedel *samt* lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin,

(1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, *lagen (1988:000) om miljöskatt på inrikes flygtrafik,*

4. skatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, vägtrafikskattelagen (1988:327), lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,

5. tull, särskild avgift enligt 39§ tullagen (1973:670) och avgift enligt lagen (1968:361) om avgift vid införsel av vissa bakverk,

6. avgift enligt lagen (1967:340) om prisreglering på jordbrukets område, lagen (1974:266) om prisreglering på fiskets område och lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel,

7. avgift som uppbärs med tillämpning av lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare.

Förmånsrätten omfattar ej restavgift och liknande avgift som utgår vid försummelse att redovisa eller betala fordringar och ej heller skatte- eller avgiftstillägg och förseningsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

Lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 kap. 1 §¹

Denna lag gäller för skatter och avgifter som tas ut enligt

1. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild *avgift* för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild *avgift* för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel,

2. lagen (1967:340) om prisreglering på jordbrukets område, lagen (1974:226) om prisreglering på fiskets område, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel.

Har i författning som anges i första stycket eller i författning som utfärdats med stöd av sådan författning lämnats bestämmelse som avviker från denna lag gäller dock den bestämmelsen.

1. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild *skatt* för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild *skatt* för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, *lagen (1988:000) om miljöskatt på inrikes flygtrafik*,

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

¹ Senaste lydelse 1984:600.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 oktober 1988

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Hultström, Lindkvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström

Föredragande: statsrådet Feldt

Proposition om miljöskatt på inrikes flygtrafik

1 Inledning

På grundval av regeringens proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet — den trafikpolitiska propositionen — beslutade riksdagen under våren (TU 87/88:22, rskr. 249) att en särskild avgift — en miljöavgift — skall införas på sådan inrikes flygtrafik som utförs i förvärvssyfte. Avgiften skall utgöra ett komplement till luftfartsavgifterna och motsvara den del av flygtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till flygtrafikens avgasutsläpp. Beträffande miljöavgiftens närmare utformning gäller att den skall vara styrande så att en minskning av utsläppen också skall medföra att avgiften minskar.

I den trafikpolitiska propositionen anmälde av föredragande statsrådet att jag senare skulle återkomma med lagstiftning i ämnet. Jag kommer nu ta upp den frågan till behandling.

Redan inledningsvis vill jag beröra en terminologisk fråga.

I den trafikpolitiska propositionen har beteckningen miljöavgift använts. Av riksdagsbeslutet framgår att ingen del av intäkterna från avgiften skall återföras till dem som utövar den verksamhet som skall avgiftsbeläggas. Inte heller kan ett specificerat vederlag anses utgå för avgiften. Pålagan i fråga är därför statsrättsligt att anse som en skatt. I och för sig förekommer det i viss utsträckning att beteckningen avgift används om en sådan penningpålaga som rätteligen är en skatt. Den beteckning som i det särskilda fallet åsätts en pålaga är självfallet inte avgörande för dess statsrättsliga karaktär. Med beaktande av den skillnad som regeringsformen gör mellan avgift och skatt anser jag emellertid att det adekvata uttrycket skatt bör användas här. I fortsättningen kommer jag således att genomgående använda beteckningen miljöskatt då jag redogör för mitt förslag.

Under arbetet med att utforma lagförslaget om miljöskatt har samråd ägt rum med chefen för kommunikationsdepartementet. Kontakt har också tagits med företrädare för luftfartsverket och riksskatteverket.

Regeringen beslutade den 22 september 1988 att inhämta lagrådets yttrande över de lagförslag som tagits in i *bilaga 1*. Lagrådets yttrande över förslaget bör fogas till protokollet som *bilaga 2*.

Jag ansluter mig till vad lagrådet har anfört och skall närmare behandla detta i anslutning till att jag kommenterar resp. paragrafer. Prop. 1988/89:39

Utöver de ändringar som är föranledda av lagrådets yttrande har vissa justeringar av redaktionell art gjorts i förhållande till de lagförslag som remitterats till lagrådet.

2.1 Lag- och avgiftsregleringen inom luftfartsområdet i huvuddrag

Den civila luftfarten i Sverige regleras i luftfartslagen (1957:297, omtryckt 1986:166, ändrad senast 1987:151, LL) och i luftfartsförordningen (1986:171, ändrad senast 1987:209, LF). I LL finns allmänna grundläggande bestämmelser i fråga om rätt att utöva luftfart inom svenskt område, registrering av luftfartyg, luftvärdighet och miljövärdighet m. m. Tillämpningsföreskrifterna till LL finns i LF.

Registrering av luftfartyg sker i luftfartygsregistret som förs av luftfartsverket. Registreringen är en förutsättning för att luftfartyget skall få användas vid luftfart. Ytterligare regler om registrering finns i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m. m.

Bestämmelserna i LL om luftvärdighet och miljövärdighet går tillbaka på den s. k. Chicagokonventionen från år 1944. Huvudregeln är att luftfartyget när det nyttjas till luftfart skall vara luftvärdigt och miljövärdigt. Ansvar för härför åvilar ägaren eller, om någon brukar luftfartyget i ägarens ställe, brukaren. Luftvärdigheten och miljövärdigheten står under tillsyn av luftfartsverket. Verket utfärdar efter besiktning luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis.

Chicagokonventionen reglerar bl. a. inrättandet av Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization). ICAO har till uppgift att "utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart" och befrämja planering och utveckling av internationell lufttrafik. Numera är ICAO knutet till Förenta Nationerna som ett av dess fackorgan. ICAO har vidare att fastställa normer och rekommendationer för att säkerställa största möjliga likformighet i fråga om författningar m. m. hos medlemsstaterna. ICAO utfärdar sådana normer och rekommendationer i form av bihang (annex) till Chicagokonventionen. Sälunda behandlar annex 16, Environmental Protection Del II Aircraft Engine Emissions — avgasutsläpp från flygplansmotorer.

Luftfartsverket har med stöd av LF och på grundval av ICAO Annex 16, utfärdat bestämmelser för civil luftfart angående miljövärdighet (BCL M2.2). Dessa bestämmelser som återfinns i luftfartsverkets författningssamling (LFS 1986:23), ger föreskrifter om vad som krävs för att luftfartyg skall anses miljövärldiga från buller- och luftföroreningssynpunkt och om i vilka fall miljövärdighetsbevis krävs för registrering.

Med stöd av förordningen (1975—04—17) med luftfartstaxa tar luftfartsverket ut följande slag av avgifter, nämligen landnings-, passagerar-, undervägs-, parkerings- och hangaravgift. Nivåerna för de tre förstnämnda avgiftsslagen bestäms av regeringen. Luftfartsverket bestämmer de övriga avgifterna. Utöver dessa avgifter tar luftfartsverket ut vissa övriga avgifter såsom ramp- och expeditionstjänstavgifter.

I stället för landnings- och passageraravgift kan luftfartsverket ta ut ersättning enligt en tvådelad tariff. Denna tariff, som består av en fast årsavgift och en rörlig trafikberoende avgift, tillämpas som huvudregel för

inrikes reguljär luftfart. För utrikes luftfart och sådan luftfart som inte omfattas av den tvådelade tariffen uttas landningsavgift och passageraravgift. Landningsavgiften beräknas med ledning av flygplanets högsta tillåtna startvikt och den aktuella flygplatsens avgiftsklass. Passageraravgiften utgår för flygplan med en startvikt över 15 ton och avgiften är beroende av start- och destinationsplatsen. Undervägsavgift tas ut för flygning inom svenskt flyginformationsområde och utgår med ett belopp som är beroende av flygsträckan och flygplanets vikt.

Utöver de nämnda avgifterna tas inom flygtrafikens område ut en särskild skatt enligt lagen (1978:144) om skatt på vissa resor. Reseskatten tas ut på charterflygning från svensk flygplats till utländsk ort med flygplan vars högsta tillåtna startvikt uppgår till mer än 5 700 kg eller som är godkänt för befordran av mer än 10 passagerare. Reseskatten utgår med 300 kr. per passagerare.

2.2 Allmänna utgångspunkter

Den inrikes flygtrafiken har utvecklats expansivt under 1980-talet. Antalet passagerare har närmast fördubblats och uppgår för närvarande till drygt 7 milj. per år. Samlokaliseringen av inrikesflyget till Arlanda innebar i det sammanhanget en särskild stimulans. Under år 1984 — det första året efter samlokaliseringen — uppgick ökningen i inrikestrafiken till ca 15 %. Tillväxten har legat på en hög nivå även åren därefter. Inom inrikestrafiken är det SAS och Linjeflygs trafik som utgör stommen i den nationella flygtrafikförsörjningen.

I den trafikpolitiska propositionen ägnades trafikens miljöproblem särskild uppmärksamhet. För flygets del behandlades bullerproblem, utsläpp av glykol m. m. vid flygplatserna och flygtrafikens luftföroreningar. För att stimulera utvecklingen av mer miljövänliga flygmotorer, förordades att en särskild miljöavgift skulle införas på flygtrafikens luftföroreningar. Den särskilda miljöavgiften skulle utgöra ett komplement till luftfartsavgifterna. Eftersom Sveriges internationella åtaganden på luftfartens område utgör hinder att belägga den utrikes linjetrafiken med en miljöavgift skulle avgiften endast omfatta den inrikes flygtrafiken. Avgiften skulle vidare endast omfatta flygtrafik i förvärvssyfte och motsvara den del av flygtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader som förorsakas av flygtrafikens utsläpp av kolväten, dvs. organiska ämnen, och kväveoxider. Kostnaden för inrikesflygets avgasutsläpp uppskattades i propositionen till ca 60 milj. kr. per år.

Beträffande avgasutsläppen framhöll departementschefen följande i den trafikpolitiska propositionen, s. 329:

De för människor och miljö skadligaste komponenterna i flygplanens avgasutsläpp är kolväten och kväveoxid i olika former. Undersökningar på området tyder på att kväveföreningarna är de som orsakar mest skador på växtlighet och djurliv, åtminstone långsiktigt. Även kolvätena är skadliga för växtligheten fastän i mindre grad. Dessa innehåller vidare ämnen som anses vara cancerframkallande. I den förctagna ekonomiska värderingen av miljöeffekterna av flygets avgasutsläpp har skadeeffekterna av kolväten

beräknats till 0,3—1 gånger kväveoxidernas skadeeffekter.

Generellt gäller att det finns ett samband mellan utsläppen av kolväten och kväveoxider så till vida att en reduktion av kolväteutsläppen med hittills känd flygmotorteknik medför att utsläppen av kväveföreningar ökar. Vidare har moderna, tysta och bränslesnåla motorer betydligt mindre utsläpp av kolväten och betydligt större utsläpp av kväveföreningar än den äldre generationens motorer. Kväveföreningarnas bedömda större skadeeffekter från miljösynpunkt bör därför vägas mot önskvärdheten av att flygföretagen inte återgår till mer bränsleslukande och bullriga motorer med större utsläpp av kolväten. Jag anser därför att det åtminstone tills vidare inte bör göras någon skillnad i fråga om kolväteutsläppen i förhållande till utsläppen av kväveoxider vid avgiftsuttaget.

Beträffande miljöavgiftens närmare utformning förordade departementschefen att den skall vara styrande så att en minskning av utsläppen också skall medföra att avgiften minskar.

Riksdagen biföll under våren 1988 vad regeringen föreslagit beträffande miljöavgiften. I en reservation till trafikutskottets betänkande (TU 1987/88:22) yrkades bifall till motionerna 1987/88:T18 (m) och 1987/88:T83 (m) del av yrkande 7 om att den föreslagna avgiften i sin helhet skulle användas till miljöförbättrande åtgärder inom luftfartens område. Riksdagen avslog emellertid motionärernas önskemål om specialdestinering av inkomsterna från miljöavgiften.

2.3 Miljöskattens närmare utformning

Mitt förslag: Flygplan med motorer som släpper ut stora mängder kolväten och kväveoxider skall belastas med högre skatt än flygplanstyper med motorer som avger mindre mängd utsläpp.

Flygplan vars högsta tillåtna startvikt inte överstiger 5 700 kg bör inte omfattas av miljöskatt.

Till grund för beskattningen bör i första hand ligga luftfartsverkets uppgifter om utsläppt mängd kolväten och kväveoxider från den flygplanstyp som är i fråga under en genomsnittligt beräknad flygsträcka. Skatten bör tas ut för varje flygning med 30 kr. om utsläppsmängden kolväten och kväveoxider uppgår till högst 5 kg. Om utsläppen är större bör skatt tas ut med ytterligare 60 kr. för varje påbörjat helt femtal kg däröver.

Finns inte tillförlitliga uppgifter om utsläppsmängden hos luftfartsverket eller har inte tillförlitliga uppgifter om utsläppsmängden visats föreligga på annat sätt bör skatten beräknas med ledning av flygplanets högsta tillåtna startvikt enligt dess luftvärdighetsbevis. Skatten bör i sådant fall tas ut för varje flygning med 30 kr. om den högsta tillåtna startvikten överstiger 5 700 kg men inte 10 000 kg, med ytterligare 120 kr. för varje påbörjat helt femtusental kg om den högsta tillåtna startvikten är större men högst 35 000 kg och med ytterligare 60 kr. för varje påbörjat helt femtusental kg däröver.

Skälen för mitt förslag: För att skatten skall ha en styrande effekt och uppmuntra till användande av flygplansmotorer med mindre mängder skadliga avgasutsläpp bör skatten variera med utsläppsmängden. Grundprincipen bör vara att flygplan med motorer som avger stora mängder skadliga avgasutsläpp skall belastas med en högre skatt än flygplanstyper med motorer som avger mindre mängder utsläpp.

Som jag tidigare redogjort för (avsnitt 2.2) skall skatten baseras på en flygmotors utsläpp med avseende på kolväten och kväveoxider. Vidare bör åtminstone tills vidare inte göras någon skillnad mellan utsläpp av kolväten i förhållande till utsläpp av kväveoxider vid skatteuttaget.

Inrikesflygning med mindre flygplan, dvs. sådana flygplan vars högsta tillåtna startvikt inte överstiger 5 700 kg, bör enligt min mening inte omfattas av miljöskatten. Merparten av dessa flygplan drivs med kolvmotor — en teknologi som ger från miljösynpunkt en kvantitativt försumbar mängd utsläpp.

För de flesta flygplansmotorer som nu förekommer och som kan bli aktuella för trafik i det svenska inrikesflyget finns hos luftfartsverket uppgifter om utsläppsmängden av kolväten och kväveoxider under en flygnings olika faser.

Man brukar tala om flygrörelser inom den s.k. start- och landningscykeln eller LTO-cykeln (LTO = Landing and Take Off). LTO-cykelns olika faser består av start (take off), stigning (climb) upp till ca 915 m, landningsplané (approach) och taxning/marktomgång. Flygrörelser på högre höjd delas in i flygning mellan 915 m upp till planflykt på s.k. cruise-höjd samt flygning vid cruise-höjd, dvs. 5 000 m och högre. Från 915 m upp till cruise-nivån 5 000 m fortsätter planet att stiga under 10–15 minuter beroende på flygplanstyp och flygsträcka. Vald flyghöjd kan variera med flygsträckan. För trafikflyget gäller att man som regel utnyttjar flyghöjder mellan 8 500 m och 12 500 m. För de längsta sträckorna inom Sverige är 9 000 m — 10 000 m vanligast. För korta flygsträckor hinner man inte komma så högt upp. En vanlig flyghöjd för regionalflyget kan vara ca 5 000 m.

Generellt gäller att utsläppen är störst under flygningens startförlopp och att de sedan successivt minskar till en lägre nivå när stigningen upphört och flygplanet ligger i cruise-höjd. Vid inflygning minskar utsläppen ytterligare eftersom motorerna då i stor utsträckning körs med låg effekt eller på tomgång. Enligt Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) föreligger osäkerhet om utsläppens spridning och skadeverkningar vid flygning på höga höjder, dvs. flygningar över 915 m.

Inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet har särskilda beräkningar utförts av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för luftfartens miljöpåverkan. Resultatet har redovisats i promemorian Ekonomisk värdering av miljöeffekter orsakade av flyg-, järnvägs- och fartygstrafik. Promemorian återfinns i bilaga 1.4 till den trafikpolitiska propositionen.

Följande värdering har erhållits i fråga om miljöeffekterna för olika typer av flygtrafik:

Prop. 1988/89:39

Flygplan	Genomsnittlig flygsträcka, km	Kr/km
Fokker F 28 (Linjeflyg/ inrikes)	330	0,4—2,3
DC 9—41 (SAS/inrikes)	502	0,3—1,5
MD80 (SAS/inrikes)	502	0,4—2,3
Fairchild Metro	273	0,03—0,16

Fokker F 28 utnyttjas för närvarande av Linjeflyg. DC 9—41 och MD 80, som är en modern variant av DC 9, finns i SAS inrikesflotta. Fairchild Metro är ett mindre plan som huvudsakligen utnyttjas inom regionalflyget.

För resp. flygplan har angetts den mest typiska flygsträckan.

De intervall som angivits beror på att alternativa värderingar har redovisats för de avgasutsläpp som sker på hög höjd. Det lägre värdet innebär att utsläpp som sker över en höjd av 915 m inte har åsatts någon kostnad. Det övre värdet innebär att samtliga utsläpp värderats enhetligt. Av kolväten avgas ca 40 % och av kväveoxider ca 20 % under höjden 915 m. Utsläppen av kolväten och kväveoxider från inrikes civil flygtrafik har för 1987, enligt beräkningar som gjorts av luftfartsverket, uppgått till sammanlagt ca 5 700 ton. Kostnaderna för inrikesflygets avgasutsläpp uppskattas i den trafikpolitiska propositionen till ca 60 milj. kr. per år vid nuvarande trafikmängd och flygplanstyper.

Ett flygplan får i princip inte användas i svensk luftfart om det inte är infört i luftfartygsregistret eller i motsvarande utländskt register. För registrering krävs bl. a. ett av luftfartsverket utfärdat eller godkänt miljövärdebevis för varje flygmotorindiv. Detta bevis innehåller bl. a. uppgift om att flygmotortypen i fråga uppfyller fastställda normer för utsläpp av kolväten och kväveoxider. Typgodkännande av en flygmotor sker normalt i tillverkningslandet. Beträffande utlandstillverkade flygmotorer använder luftfartsverket utsläppsdata i samband med den utländska typcertifieringen som underlag vid den svenska bedömningen av miljövärdeheten. För typgodkännande av en svensk flygmotor krävs omfattande analyser av avgasutsläpp vid flygplansrörelser under höjden 915 m. Dessa data för utsläpp härrör från körningar i provbänk enligt en av ICAO fastställd testprocedur.

En flygnings olika faser inom LTO-nivån simuleras med avseende på motoreffekt och därmed sammanhängande mängd avgaser med hjälp av en standardiserad start- och landningscykel. För varje flygmotor mäts bl. a. kolväten och kväveoxider under en genomsnittligt beräknad tidsåtgång för start, stigning, landningsplané och marktomgång. Härvid kontrolleras att avgasutsläppen inte överstiger de rekommenderade gränsvärden som gäller internationellt och som fastställs av ICAO. Sådana jetmotorer med en certifierad dragkraft större än 26,7 kilonewton (kN) och som tillverkats fr. o. m. 1986 är typgodkända med avseende på gasformiga föroreningar i enlighet med dessa normer. Det anses något oklart i vad mån testproceduren ger utsläppsdata som helt överensstämmer med utsläppen i verklig

trafik. Utsläppen kan t.ex. förändras något när motorn åldras. Utsläppsmängden kontrolleras dock vid periodiskt återkommande översyner.

Den inrikes linjetrafiken domineras av flygplan av typen Fokker F 28 och DC 9/MD 80. Avgasutsläppen från dessa flygplan och från flygplan med högsta tillåtna startvikt på mer än 15 000 kg utgör ca 95 % av inrikesflygets utsläpp av luftföroreningar. För dessa flygplan finns i dag tillförlitliga utsläppsdata hos luftfartsverket.

För flygningar under 915 m finns, som jag nyss nämnt, de utsläppsdata som ligger till grund för miljövärdegrundsbeviset. För de flesta flygmotortyper har dessutom tillverkarna på begäran av luftfartsverket beräknat utsläppsdata också för utsläpp på en flyghöjd över 915 m.

Luftfartsverket har tillgång till ICAO:s databank över utsläppsdata från de flesta i dag förkommande flygmotorer. ICAO använder dessa data som underlag vid fastställandet av de internationella normer som gäller för utsläpp från flygmotorer. Med hjälp av denna databank kan luftfartsverket kontrollera sina egna och olika tillverkares uppgifter om utsläppsdata.

På basis av utsläppsuppgifterna för olika flygnivåer kan luftfartsverket beräkna luftföroreningarna under en genomsnittlig flygsträcka för en viss flygplanstyp. Denna sträcka beräknas med ledning av uppgifter från flygbolagen om antalet starter och faktiskt tillryggalagda flygsträckor från avgångsorten till den slutliga destinationsorten för olika flygplanstyper i inrikestrafik. Uppgifterna kontrolleras mot luftfartsverkets egen statistik över motsvarande individuella flygsträckor för inrikesflyget.

Luftfartsverket för ett dataregister över de på detta sätt framräknade utsläppsuppgifterna för resp. flygplanstyp under en medelsträcka.

Enligt min bedömning bör beräkningsgrunden för skatten — beskattningsunderlaget — i första hand knyta an till de utsläppsuppgifter som finns hos luftfartsverket. Det skall alltså såsom också lagrådet har framhållit (s. 31 f) vara möjligt att basera beräkningen av miljöskatten på andra uppgifter om utsläppen om dessa visar sig vara riktigare. I samband med beskattningsmyndighetens beslut i beskattningsfrågan kommer det, genom mitt förslag att knyta an miljöskatten till de förfaranderegler som gäller för punktskatter, att finnas möjlighet till rättslig prövning av beskattningsunderlaget.

För att beräkna miljöskatten bör flygplanstyperna delas in i utsläppsklasser om 5 kg. Skatten skall utgå i enlighet med klassindelningen och beräknas i förhållande till utsläppen av kolväten och kväveoxider under en medelsträcka för flygplanstypen i fråga. Skatten skall tas ut för varje flygning. Skattebeloppet påverkas därvid inte av om den faktiska flygsträckan varit längre eller kortare än medelsträckan. Första utsläppsklassen, som omfattar de flesta mindre flygplan som används inom regionalflyget bör sättas till 30 kr. per flygning. Därefter bör skatten stiga för varje klass med 60 kr. för varje påbörjat helt femtal kg. Detta motsvarar en genomsnittlig kostnad om 12 kr/kg för varje ytterligare kg utöver de första 5 kg för en flygning. Visserligen kan kostnaden beräknas vara något högre än 12 kr/kg vid flygning under 915 m och något lägre vid flygning över 915 m. Att särskilja kostnaden vid flygning under och över 915 m och därmed ha

två skattesatser anser jag emellertid vara att onödigt komplicera skatteuttaget vilket ändå måste ske efter schablonmässiga grunder.

För vissa flygplanstyper, vilka svarar för ca 5 % av utsläppen, saknas uppgifter hos luftfartsverket om avgasutsläppen. Miljöskatten bör i dessa fall beräknas efter en antagen utsläppsmängd kolväten och kväveoxider i förhållande till flygplanstypens högsta tillåtna startvikt. Uppgifter om högsta tillåtna startvikt finns hos luftfartsverket för varje enskilt flygplan och anges i ett av luftfartsverket utfärdat eller godkänt luftvärdighetsbevis. Av skäl som jag tidigare har nämnt i detta avsnitt bör inrikesflyg med mindre flygplan, alltså flygplan med en högsta tillåtna startvikt om högst 5 700 kg, inte omfattas av miljöskatt. För övriga flygplan bör klassindelning och skatteuttag per flygning ske enligt följande:

<i>Högsta tillåtna startvikt, kilogram</i>	<i>Skattesats:</i>
5 701—10 000	30 kr.
10 001—35 000	ytterligare 120 kr. för varje påbörjat helt 5 000-tal kg
över 35 000	ytterligare 60 kr. för varje påbörjat helt 5 000-tal kg

2.4 Skattskyldighet m. m.

Mitt förslag: Den som äger flygplanet eller den som brukar flygplanet i ägarens ställe bör vara skattskyldig. Regler om representant för utländsk skattskyldig bör införas motsvarande dem som finns i lagen (1978:144) om skatt på vissa resor.

Skattskyldigheten bör inträda då en flygning börjar.

Skälen för mitt förslag: I 3 kap. LL finns bl. a. bestämmelser om ett flygplans miljövärdighet. Av dessa framgår att det är ägaren av ett luftfartyg som skall svara för att luftfartyget är miljövärdigt när det används vid luftfart. Om någon brukar luftfartyget i ägarens ställe är det dock brukaren som har ansvaret för miljövärdigheten.

Jag anser att det är lämpligt att den som enligt LL har att svara för flygplanets miljövärdighet också är den som är skattskyldig för miljöskatten. Som jag tidigare redogjort för (avsnitt 2.3) måste ett flygplan vara miljövärdigt för att få användas vid luftfart. Miljövärdigheten står under tillsyn av luftfartsverket, som efter besiktning utfärdar ett miljövärdighetsbevis eller godkänner ett utländskt sådant bevis. Miljövärdighetsbeviset innebär att normerna för bl. a. gasformiga föroreningar — däribland kolväten och kväveoxider — är uppfyllda.

I vissa fall kan den skattskyldige vara utlänning. Enligt LL skall utlänning eller ett utländskt företag, som har fått tillstånd att driva verksamhet i Sverige, ha en här bosatt föreståndare, som är ansvarig för verksamheten.

Enligt lagen (1978:144) om skatt på vissa resor är den skattskyldig som

utför charterflygning. För utländska rättssubjekt, som är skattskyldiga för reseskatt gäller att de skall utse ombud för sig här i landet. Detta ombud, som skall vara godkänt av beskattningsmyndigheten, dvs. riksskatteverket (RSV), skall som företrädare för den skattskyldige redovisa skatten och även i övrigt representera den skattskyldige i frågor som gäller reseskatt. Underlag för kontroll av skatteredovisning skall finnas tillgänglig hos representanten. Motsvarande regler om ombud för utländsk skattskyldig finns också i lagen (1968:430) om mervärdeskatt.

Jag anser att det även beträffande miljöskatten finns behov av företrädare här i landet för utländska skattskyldiga. En regel om detta har därför tagits in i förslaget till lag om miljöskatt.

I enlighet med vad som gäller för reseskatten bör också för det fall en skattskyldig underlåter att utse en representant beskattningsmyndigheten kunna förelägga honom vid vite att fullgöra sin skyldighet samt försuttet vite dömas ut av länsrätten i Stockholms län. Likaså bör beskattningsmyndigheten kunna kräva att skatten betalas i förskott eller att säkerhet ställs om särskilda skäl finns.

Skattskyldigheten föreslås inträda då en flygning börjar.

2.5 Beskattningsförfarande och administration

Mitt förslag: Beskattningsförfarandet bör anknyta till vad som gäller för andra punktskatter. RSV bör vara beskattningsmyndighet. Den skattskyldige bör vara registrerad hos RSV.

Skälen för mitt förslag: Luftfartsavgifterna administreras i dag av luftfartsverket. Delar av luftfartsverkets system för fakturering av undervägsavgifter skulle därför kunna användas för att administrera även miljöskatten. Enligt uppgift från luftfartsverket kommer detta emellertid att innebära kostnadskrävande anpassningar och modifieringar av systemet.

Som jag anmärkt inledningsvis är pålagan i fråga en skatt, i detta fall en punktskatt. Det är därför naturligt att knyta an beskattningsförfarandet direkt till vad som gäller för andra punktskatter. Det vore enligt min uppfattning olämpligt att inte anknyta till det befintliga beskattningsförfarandet bl. a. eftersom skatteområdet annars blir mer svåröverskådligt för myndigheter och enskilda än vad som gäller i dag. Beskattning bör i största möjliga utsträckning utövas av skatteförvaltningen. Inom denna förvaltning finns den nödvändiga kompetensen för att handha beskattningsfrågor. Dessutom finns de nödvändiga administrativa systemen. Att administrera ytterligare en punktskatt inom skatteförvaltningen måste därför anses dra avsevärt mindre resurser än att bygga upp ny beskattningsadministration hos en annan myndighet. RSV bör därför bli beskattningsmyndighet och alltså stå för debitering och uppbörd av miljöskatten. Luftfartsverket bör tillhandahålla underlaget för skattedebiteringen.

Den som är skattskyldig bör vara registrerad hos RSV.

Lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter (LPP) bör göras tillämplig på den aktuella pålagan.

Liksom för flertalet övriga punktskatter bör skattebrottslagen (1971:69) och lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m. göras tillämpliga på den nya skatten.

Prop. 1988/89:39

2.6 Statsfinansiella effekter och effekterna på konsumentprisindex

Den föreslagna utformningen av miljöskatten kan beräknas ge ökade skatteintäkter på ca 60 milj. kr. per år. Jag vill dock påpeka att en inkomstberäkning av detta slag alltid är förbunden med viss osäkerhet.

Den inrikes flygtrafiken omsätter ca 3 miljarder kr. per år. En höjning av flygets kostnader med 60 milj. kr. skulle kunna innebära en höjning av biljettpiserna med ca 2 %. Detta ger en direkt effekt på konsumentprisindex med 0,01 % och indirekt via andra transportnäringsar med ytterligare 0,01 %.

3 Ikraftträdande

För att ge de skattskyldiga och RSV en skäligr förberedelsetid med anledning av den nya lagstiftningen föreslår jag att denna träder i kraft den 1 mars 1989. Skatten bör utgå för flygning som påbörjas fr. o. m. dagen för ikraftträdandet.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag har anført i det föregående har inom finansdepartementet upprättats förslag till

1. lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik,
2. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
3. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,
4. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Det under 1 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

5 Specialmotivering

5.1 Förslag till lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik

1 § Skatt (miljöskatt) skall betalas till staten enligt denna lag för inrikes flygtrafik i förvärvssyfte.

Riksdagen har beslutat att den särskilda pålagan på inrikesflyget endast skall omfatta sådan flygtrafik som utövas i förvärvssyfte.

LL skiljer mellan luftfart i regelbunden trafik (linjefart) och luftfart i

icke regelbunden trafik (t.ex. charterflygning). Vidare görs skillnad mellan luftfart i förvärvssyfte och luftfart som äger rum annat än i förvärvssyfte. Innebörden av LL:s bestämmelser är att det som huvudregel fordras tillstånd till all luftfart i förvärvssyfte medan annan luftfart i princip får utövas utan tillstånd (7 kap.LL).

Miljöskatten skall omfatta sådan inrikes regelbunden och icke regelbunden flygtrafik som sker i förvärvssyfte. Med flygtrafik i förvärvssyfte förstås all flygning som sker mot ersättning. Begreppet förvärvssyfte har samma innebörd som i LL (prop. 1957:69 s. 113—117, 253 f och 279 f). Miljöskatten syftar genom sin konstruktion till att uppmuntra till användande av flygplansmotorer med små mängder skadliga avgasutsläpp. Det saknar betydelse för skattskyldigheten huruvida tillstånd har sökts eller borde ha sökts för flygverksamheten i fråga.

Inte bara trafikflyget utan även bruksflyg av skilda slag, jordbruksflyg, bevakningsflyg, skolflyg och annan sådan flygning skall i princip omfattas av miljöskatten om flygningen sker mot ersättning. Eftersom skatten inte skall tas ut för flygtrafik med lättare flygplan, dvs. med en högsta tillåtna startvikt som inte överstiger 5 700 kg, kommer emellertid flertalet av de nu nämnda flygningarna inte att beskattas.

2 § Med inrikes flygtrafik avses i denna lag sådan flygtrafik som äger rum med flygplan mellan orter i Sverige och som inte påbörjas, avslutas eller innefattar mellanlandning i utlandet samt flygtrafik som påbörjas och avslutas på samma svenska ort utan mellanlandning.

Miljöskatten tar sikte endast på den civila luftfarten. Militärt flyg omfattas inte. Inte heller omfattas luftfart med annat luftfartyg än motordrivet flygplan.

I den trafikpolitiska propositionen uttalades att den särskilda pålagen på avgasutsläpp i princip borde omfatta all flygtrafik som äger rum inom Sveriges territorium. Samtidigt påpekade departementschefen att Sveriges internationella åtaganden på luftfartens område utgör hinder för att belägga den utrikes linjetrafiken med en sådan pålaga. Denna borde därför omfatta endast den inrikes flygtrafiken. Även trafikutskottet framhöll att det inte är möjligt att avgöra frågan om utrikesluftfartens miljöpåverkan internt inom Sverige.

Med inrikes flygtrafik avser jag sådan flygtrafik som sker mellan svenska flygplatser. Det är utan betydelse om en del av flygtrafiken mellan två svenska orter sker utanför svenskt territorium. Vägvalet skall inte vara avgörande för om skatt skall tas ut eller inte.

Även sådan flygtrafik som börjar och slutar på samma svenska flygplats skall beskattas. Härmed avses s. k. rundflygning.

Med utrikes flygtrafik avses sådan flygtrafik som är destinerad till eller anländer från utlandet. Rena överflygningar över Sverige liksom flygtrafik mellan svensk flygplats och utlandet omfattas därför inte av skatten. Som utrikes flygtrafik anses också det fall där både avgångsort och destinationsort är belägna i Sverige men mellanlandning sker i utlandet. Även flygtrafik mellan svenska flygplatser för vidare färd till utlandet bör uppfattas som utrikes flygtrafik eftersom den slutliga destinationsorten är utländsk.

3 § Skatt skall inte tas ut för flygtrafik med flygplan vars högsta tillåtna startvikt uppgår till högst 5 700 kilogram.

Beträffande motiven till denna paragraf hänvisar jag till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.3).

4 § Skattskyldig är den som äger flygplanet eller, om detta inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe.

Motiven till denna paragraf framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 2.4).

5 § Skattskyldigheten inträder när en flygning börjar.

Med flygning avses luftfärd från avgångsorten till den slutliga destinationsorten. Avbryts flygningen innan destinationsorten har nåtts föreligger ändå en skattepliktig flygning.

Skattskyldigheten inträder när flygningen börjar, dvs. vid tidpunkten för flygningens start från flygplatsen. Skattskyldigheten förutsätter att flygplanet har lyft från marken.

Innebörden av paragrafens andra stycke är att en flygning inte bara avser luftfärden mellan två orter utan i förekommande fall också innefattar en eller flera mellanlandningar mellan avgångsorten och den slutliga destinationsorten. Det kan i detta sammanhang noteras att en s.k. rundflygning inte innefattar mellanlandningar.

Avbryts flygningen innan den slutliga destinationsorten har nåtts föreligger ändå en skattepliktig flygning.

En mening med denna innebörd har lagts till paragrafens andra stycke (jfr lagrådets yttrande s. 31).

6 § Miljösikten skall beräknas i första hand med ledning av luftfartsverkets uppgifter om utsläpp av kolväten och kväveoxider från den aktuella flygplanstypen under en genomsnittligt beräknad flygsträcka.

Skatten skall tas ut för varje flygning med 30 kronor om den enligt första stycket beräknade utsläppsmängden kolväten och kväveoxider uppgår till högst 5 kilogram. Om utsläppen är större, tas skatt ut med ytterligare 60 kronor för varje påbörjat helt femtal kilogram däröver.

7 § Finns inte tillförlitliga uppgifter som avses i 6 § första stycket för flygplanstypen i fråga, beräknas miljösikten för den aktuella flygningen med ledning av flygplanets högsta tillåtna startvikt enligt dess luftvärdighetsbevis.

Skatten skall i sådant fall tas ut för varje flygning med 30 kronor om den högsta tillåtna startvikten uppgår till högst 10 000 kilogram. Om den högsta tillåtna startvikten är större, tas skatt ut med ytterligare 120 kronor för varje påbörjat helt femtusental kilogram till och med högst 35 000 kilogram och med ytterligare 60 kronor för varje påbörjat helt femtusental kilogram däröver.

Dessa paragrafer reglerar skatteunderlaget och skattesatsen. Vid utformningen av paragraferna har beaktats vad lagrådet har anfört (s. 31 f).

I beräkningsunderlaget för hur mycket en viss flygmotortyp släpper ut av kolväten och kväveoxider under en flygning ingår de utsläpp som sker under markuppehållet.

Beträffande motiven till paragraferna hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.3).

Prop. 1988/89:39

8 § Sker en flygning med olika flygplanstyper och kan skatten därför beräknas med ledning av flera skattesatser, skall den högsta skattesatsen tillämpas.

För det fall att en flygning sker med mellanlandning och byte till annan flygplanstyp än den med vilken flygningen började skall skatten för hela flygningen beräknas efter den högsta skattesats som kan vara tillämplig för någon del av flygningen.

Vid lagrådsföredragningen har upplysts om behovet av en lagregel med sådan innebörd (s. 31).

9 § Den skattskyldige skall vara registrerad hos riksskatteverket.

Av skäl som jag utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5) bör RSV vara beskattningsmyndighet.

Den som äger eller i ägarens ställe brukar ett flygplan bör anmäla sig för registrering hos RSV. Regler om registrering finns i förordningen (1984:247) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

10 § Skattskyldig fysisk person, som inte är bosatt här i landet, eller en skattskyldig juridisk person som inte har fast driftställe här i landet skall företrädas av en representant som har godkänts av riksskatteverket. Representanten skall enligt fullmakt av den skattskyldige som ombud för denne svara för redovisningen av miljöskatt och i övrigt företräda den skattskyldige i frågor som gäller miljöskatt. Underlag för kontroll av skatteredovisningen skall finnas tillgängligt hos representanten.

Underlåter den skattskyldige att utse en representant enligt första stycket kan riksskatteverket förelägga honom att vid vite fullgöra sin skyldighet. Frågor om utdömande av vite prövas av länsrätten i Stockholms län.

Utländsk skattskyldig skall enligt denna paragraf företrädas av en av RSV godkänd representant. Motiven för detta har jag utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.4).

Bestämmelser med motsvarande innehåll finns i 5 och 7 §§ lagen (1978:144) om skatt på vissa resor och i punkt 1 femte stycket av anvisningarna till 2 § mervärdeskattelagen.

11 § När det finns särskilda skäl får riksskatteverket besluta att miljöskatten skall betalas i förskott eller att säkerhet skall ställas för skattens betalning.

Det kan förekomma att en skattskyldig tillfälligt utför några enstaka flygningar. Även sådan skattskyldig bör i princip vara registrerad hos RSV. För att i sådana och andra fall skapa bättre förutsättningar för en effektiv skatteuppbörd bör RSV dock kunna kräva att den skattskyldige ställer säkerhet för miljöskatten eller betalar in skattebeloppet i förskott innan flygning får ske. Som skäl för en sådan begäran bör, vid skattebelopp av någon betydelse, kunna åberopas att flygföretaget utför endast enstaka flygningar i Sverige, att företaget häftar i skuld för miljöskatt eller liknande omständighet.

En bestämmelse med motsvarande innehåll finns i 12 § lagen (1978:144) Prop. 1988/89:39 om skatt på vissa resor.

12 § Regler för förfarandet vid beskattningen finns i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Som jag redogjort för i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5) bör förfarandereglererna i LPP göras tillämpliga på miljöskatten. Således skall bestämmelserna om beskattningsperiod, deklARATION, fastställelse och inbetalning av skatt, uppbörd, besvär m. m. gälla för miljöskatten liksom för övriga punktskatter.

5.2 Övriga författningsförslag

Jfr den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5)

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik,
2. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
3. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,
4. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

1 Förslag till Lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik

1 § Skatt (miljöskatt) skall betalas till staten enligt denna lag för inrikes flygtrafik i förvärvssyfte.

2 § Med inrikes flygtrafik avses sådan flygtrafik som äger rum mellan orter i Sverige och som inte påbörjas, avslutas eller innefattar mellanlandning i utlandet samt flygtrafik som påbörjas och avslutas på samma svenska ort.

3 § Skatt skall inte tas ut för flygtrafik med flygplan vars högsta tillåtna startvikt uppgår till högst 5 700 kilogram.

4 § Skattskyldig är den som äger flygplanet eller, om detta inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe.

5 § Skattskyldigheten inträder när en flygning börjar.

Med flygning avses luftfärd från avgångsorten till den slutliga destinationsorten för flygplanstypen.

6 § Miljöskatten skall beräknas med ledning av luftfartsverkets registrerade uppgifter om utsläpp av kolväten och kväveoxider från den aktuella flygplanstypen under en genomsnittligt beräknad flygsträcka.

Skatten skall tas ut för varje flygning med 30 kronor om den enligt första stycket beräknade utsläppsmängden kolväten och kväveoxider uppgår till högst 5 kilogram. Om utsläppen är större, tas skatt ut med ytterligare 60 kronor för varje påbörjat helt femtal kilogram däröver.

7 § Om luftfartsverket inte har registrerat sådana uppgifter som avses i 6 § första stycket för flygplanstypen i fråga beräknas miljöskatten för den aktuella flygningen med ledning av flygplanets högsta tillåtna startvikt enligt dess luftvärdighetsbevis.

Skatten skall i sådant fall tas ut för varje flygning med 30 kronor om den högsta tillåtna startvikten uppgår till högst 10 000 kilogram. Om den högsta tillåtna startvikten är större tas skatt ut med ytterligare 120 kronor för varje påbörjat helt femtusental kilogram till och med högst 35 000 kilogram och med ytterligare 60 kronor för varje påbörjat helt femtusental kilogram däröver.

8 § Den skattskyldige skall vara registrerad hos riksskatteverket.

9 § Skattskyldig fysisk person, som inte är bosatt här i landet, eller en skattskyldig utländsk juridisk person skall företräddas av en representant som har godkänts av riksskatteverket. Representanten skall enligt fullmakt av den skattskyldige som ombud för denne svara för redovisningen av miljöskatt och i övrigt företräda den skattskyldige i frågor som gäller miljöskatt. Underlag för kontroll av skatteredovisningen skall finnas tillgängligt hos representanten.

Underlåter den skattskyldige att utse representant enligt första stycket kan riksskatteverket förelägga honom att vid vite fullgöra sin skyldighet. Frågor om utdömande av vite prövas av länsrätten i Stockholms län.

10 § När det finns särskilda skäl får riksskatteverket besluta att miljöskatten skall betalas i förskott eller att säkerhet skall ställas för skattens betalning.

11 § Regler för förfarandet vid beskattningen finns i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

2 Förslag till Lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69)

Prop. 1988/89:39

Härigenom föreskrivs att 1 § skattebrottslagen (1971:69) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller i fråga om skatt eller avgift enligt

1. lagen (1908:128) om bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, förordningen (1927:321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags tillgångar, kommunalskattelagen (1928:370), förordningen (1933:395) om ersättningsskatt, lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt, lagen (1946:324) om skogsvårdsavgift, lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt, lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt, lagen (1958:295) om sjömansskatt, lagen (1983:219) om tillfällig vinstskatt, lagen (1983:1086) om vinstdelningsskatt, lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser,

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisator-

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket, lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisator-

¹ Senaste lydelse 1988:332.

skatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, vägtrafikskattelagen (1988:327), lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon.

torskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin, vägtrafikskattelagen (1988:327), lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon, *lagen (1988:000) om miljöskatt på inrikes flygtrafik.*

3. lagen (1981:691) om socialavgifter.

Lagen gäller även preliminär skatt, kvarstående skatt och tillkommande skatt som avses i uppbördslagen (1953:272).

Lagen tillämpas inte om skatten eller avgiften fastställs eller uppbärs i den ordning som gäller för tull och inte heller beträffande restavgift, skattetillägg eller liknande avgift.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.

Prop. 1988/89:39

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Förmånsrätt enligt 11 § förmånsrättslagen (1970:979) följer
med fordran på

1. skatt och avgift, som anges i 1 § första stycket uppbördslagen (1953:272), samt skatt enligt lagen (1908:128) om bevilningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, lagen (1958:295) om sjömansskatt, kupongskattelagen (1970: 624), lagen (1983:219) om tillfällig vinstskatt och lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser,

2. skatt enligt lagen (1968:430) om mervärdesskatt,

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning på vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild skatt för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild skatt för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier. lagen

¹ Senaste lydelse 1988:331.

(1984:410) om avgift på bekämpningsmedel *samt* lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin,

(1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, lagen (1984:852) om lagerskatt på viss bensin *samt lagen (1988:000) om miljöskatt på inrikes flygtrafik*,

4. skatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, vägtrafikskattelagen (1988:327), lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,

5. tull, särskild avgift enligt 39 § tullagen (1973:670) och avgift enligt lagen (1968:361) om avgift vid införsel av vissa bakverk,

6. avgift enligt lagen (1967:340) om prisreglering på jordbrukets område, lagen (1974:266) om prisreglering på fiskets område och lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel,

7. avgift som uppbärs med tillämpning av lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare.

Förmånsrätten omfattar ej restavgift och liknande avgift som utgår vid försummelse att redovisa eller betala fordringar och ej heller skatte- eller avgiftstillägg och förseningsavgift.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

4 Förslag till Lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter

Prop. 1988/89:39

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 1 §¹

Denna lag gäller för skatter och avgifter som tas ut enligt

1. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild *avgift* för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild *avgift* för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel,

1. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973:1216) om särskild *skatt* för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild *skatt* för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, *lagen (1988:000) om miljöskatt på inrikes flygtrafik,*

2. lagen (1967:340) om prisreglering på jordbrukets område, lagen (1974:226) om prisreglering på fiskets område, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel.

Har i författning som anges i första stycket eller i författning som utfärdats med stöd av sådan författning lämnats bestämmelse som avviker från denna lag gäller dock den bestämmelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1989.

¹ Senaste lydelse 1984:600.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1988-10-06

Närvarande: f. d. regeringsrådet Stig Nordlund, regeringsrådet Elisabeth Palm, justitierådet Johan Lind.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 1988 har regeringen på hemställan av statsrådet Kjell-Olof Feldt beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik,
2. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
3. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,
4. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Marianne Svanberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*.

Lagen om miljöskatt på inrikes flygtrafik

5 §

Enligt andra stycket i den föreslagna paragrafen avses med flygning luftfärd från avgångsorten till den slutliga destinationsorten för flygplanstypen.

Under föredragningen har frågan uppkommit hur skatten skall beräknas i det fallet att en flygning sker med mellanlandning och byte till annan flygplanstyp än den med vilken flygningen började. Det har upplysts att skatten för hela flygningen i ett sådant fall borde beräknas efter den högsta skattesats, som kan vara tillämplig för någon del av flygningen. För den händelse regeringen avser att åstadkomma en sådan tillämpning bör det komma till uttryck i en särskild lagregel, som lämpligen kan få följande lydelse: "Sker en flygning med olika flygplanstyper och kan skatten därför beräknas med ledning av flera skattesatser, skall den högsta skattesatsen tillämpas".

Denna lagregel bör tas in i en särskild paragraf, 8 §, vilket medför att nuvarande 8—11 §§ får numreras om. Vidare måste med en sådan lagregel orden "för flygplanstypen" i 5 § andra stycket slopas.

Av specialmotiveringen till 5 § framgår att paragrafen avser att täcka också den situationen att en flygning som avbrutits innan den slutliga destinationsorten har nåtts utgör en skattepliktig flygning. Enligt lagrådets mening bör detta komma till uttryck i lagtexten, förslagsvis genom att en mening av följande lydelse tilläggs andra stycket. "Avbryts flygningen innan destinationsorten har nåtts, föreligger ändå en skattepliktig flygning."

6 och 7 §§

Enligt motiven till 6 § skall det finnas möjlighet till rättslig prövning av de

data som finns hos luftfartsverket om utsläpp av kolväten och kväveoxid. Det skall alltså vara möjligt att basera beräkningen av miljöskatten på andra uppgifter om utsläppen som visas vara riktigare. Vidare synes det inte vara avsett att uppgifter om utsläppen skall registreras hos luftfartsverket genom ett särskilt reglerat förfarande. Uppgifterna bör då inte betecknas som registrerade uppgifter. På grund av det anförda förordar lagrådet att första stycket i 6 § ges följande lydelse: "Miljöskatten skall beräknas i första hand med ledning av luftfartsverkets uppgifter om utsläpp av kolväten och kväveoxider från den aktuella flygplanstypen under en genomsnittligt beräknad flygsträcka". I konsekvens härmed bör de inledande orden i 7 § första stycket "Om luftfartsverket inte har registrerat sådana" ersättas med orden "Finns inte tillförlitliga".

Prop. 1988/89:39

Bilaga 2

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 oktober 1988 ..	9
1 Inledning	9
2 Allmän motivering	11
2.1 Lag- och avgiftsregleringen inom luftfartsområdet i huvud- drag	11
2.2 Allmänna utgångspunkter	12
2.3 Miljöskattens närmare utformning	13
2.4 Skattskyldighet m. m.	17
2.5 Beskattningsförfarande och administration	18
2.6 Statsfinansiella effekter och effekterna på konsumentprisindex ..	19
3 Ikraftträdande	19
4 Upprättade lagförslag	19
5 Specialmotivering	19
5.1 Förslag till lag om miljöskatt på inrikes flygtrafik	19
5.2 Övriga författningsförslag	23
6 Hemställan	23
7 Beslut	23
<i>Bilaga 1</i> Till lagrådet remitterade lagförslag	24
<i>Bilaga 2</i> Lagrådets yttrande	31

