

SKATT PÅ FLYGBRÄNSLE - EN RENT SVENSK POLITISK FRÅGA

Finansdepartementets förslag Fi2008/432 innehåller ett flertal drivminor som skall undvikas

1. Sverige ansökte år 2006 om att inte behöva införa skatt på flygbränsle vid s.k. "privat nöjesflygning". Det finns en bred politisk enighet inom båda blocken att detta är rätt och att det lätta flyget är en stor tillgång för Sverige. EU-kommissionen i KOM 742 (2006)¹ biföll ej Sveriges begäran. Villkoren enligt artikel 19 i energiskattedirektivet 2003/96/EG² ansågs av kommissionen ej vara uppfyllda.
2. Energiskattedirektivet i dess senaste utgåva 2003/96/EG har omfattande brister, bl.a. juridiskt sett. Det följer inte gällande EU-rätt. Detta kan delvis skyllas på ärvda formuleringar från äldre direktiv.
3. Advokatfirman Wistrands rättsutredning³ klargör tydligt att energiskattedirektivet 2003/96/EG på ett flertal punkter avviker från gällande EU-rätt år 2008.
4. Energiskattedirektivet 2003/96/EG kommer att revideras under 2008. Ett reviderat energiskattedirektiv måste utformas så, att det överensstämmer med gällande EU-rätt år 2008. Om så ej sker kommer det att överklagas av allmänheten och på saklig grund sätts ur kraft.
5. Om regeringen våren 2008 driver igenom förslag om beskattning av flygbränsle enligt Fi2008/432, som i sig baserats på nuvarande energiskattedirektiv 2003/96/EG vilket inte är i överensstämmelse med EU-rätten, blir följden med logik att den 1/7 2008 införd svensk lag omedelbart måste ändras.
6. Docenten Roger Persson Östermans utredning⁴ om konsekvenser av att inte införa skatt på flygbränsle vid s.k. "privat nöjesflygning" klargör att Sveriges beslut är en rent svensk politisk fråga. Ansvaret för beslutet och samtliga konsekvenser därav inklusive att följa felaktiga direktiv blir rent svenskt och är alltid så vid implementering av EU-rätt i nationell lag.
7. Sammantaget – Hjelmcö Oil:s förslag till regeringen är att **inte** agera utifrån KOM 742 (2006) eller direktiv 2003/96/EG och inte genomföra förslaget Fi 2008/432. Regeringen rekommenderas **istället** att redan nu agera och tillsammans med marknadsparter bevaka att Sverige under ordförandeskapet år 2009 kan föra i hamn ett system med handel med utsläppsrätter för det lätta flyget. Att som nu är föreslaget i fråga om utsläppsrätter ha olika beskattningssystem för lätt resp. tungt flyg är inte förenligt med EU-rätten. Det skall inte glömmas, att regeringar inom EU som representerade en majoritet, ca 180 miljoner invånare, av EU:s befolkning tillskrev EU-kommissionen år 2006 med begäran att få fortsätta med obeskattat eller begränsat beskattat bränsle för s.k. privat nöjesflygning. Kommissionen avvisade i KOM 742 (2006) de begärda undantagen från Storbritannien, Frankrike, Sverige, Danmark, Finland, Portugal och Malta . Det torde inte vara svårt att få till stånd en fungerande lösning som tillfredsställer berörda länder och följer EU-rätten.

Ur svensk politisk synvinkel finns det inget att vinna på att tvinga igenom ett dåligt förslag som därtill saknar stöd hos svenska folket. Det finns enbart politiska poäng att förlora.

Var finns den politiker som i TV kan förklara varför en årlig förbrukning av 1,2 miljarder liter flygfotogen, som är 2000 ggr miljöfarligare än flygbensin, inte skall beskattas och varför 5,4 miljarder kronor i årlig möjlig skatteintäkt är ointressant när det ställs mot en skatteintäkt på 20 miljoner kronor?

Hur motiverar man att Frivilliga Flygkårens hemvärnsmän skall avstå 1000 kr i månaden av egna beskattade medel för att gratis stå till samhällets förfogande vid katastrofer och medverka till att lösa samhällets problem?

Det finns inga statsfinansiella skäl till en föreslagen skatteintäkt på 20 miljoner kronor som dessutom är 10 gånger större än vad energiskattedirektivet påfordrar. Effekten av den föreslagna skatten skadar Sverige och dess näringsliv, orsakar arbetslöshet och kapitalförlust av stor omfattning, slår sönder en viktig del av samhällets katastrofberedskap och riskerar viktiga transportföretags fortlevnad. Ansvariga politiker och tjänstemän kommer av allmänhet och press att tvingas ta ansvar. Det finns nämligen inga andra att ställa till svars, eftersom korrekt information funnits tillgänglig hos beslutsfattarna vid beslutstillfället.

Verkan av ett felaktigt beslut kommer att bli tydlig och drabbas av starkt kritisk publicitet framöver, inte minst varje gång en stor skogsbrand eller en kraftig storm inträffar eller då samhällets katastrofberedskap i övrigt efterfrågas men inte kan mobiliseras. Betänk - Frivilliga Flygkårens flygverksamhet är år 2008 mer omfattande i antal flygtimmar än den inom Sveriges flygvapen.

Hjelmcö Oil:s omfattande remissvar på Fi 2007/432 återfinns på www.hjelmcö.com/filer/taxes där i denna skrivelse refererade dokument ^{1,2,3} även återfinns som bilagor till remissvaret. ⁴ Bilägges denna skrivelse.