

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Diariet
GD-kansli

Yttrande över promemorian Elförbrukare vid spårbunden trafik

(Fi2020/00181/S2)

Allmänna synpunkter

Det aktuella förslaget innebär för Trafikverkets del att det förtydligas vem som är att anses som förbrukare av elektrisk kraft för tågdrift och vem som därigenom har avdragsrätt eller återbetalningsrätt enligt 11 kap. 9 § första stycket 1 lag (1994:1776) om skatt på energi, LSE eller 11 kap. 13 a § LSE. Som förslaget är utformat innebär det att Trafikverket kommer att anses som förbrukare i och med att det bara är verket som levererar elektrisk kraft till tåg i Sverige med spänningen 16 2/3 Hz. Därutöver får Trafikverket fortsatt avdragsrätt för den förbrukning som sker i järnvägsanläggning där Trafikverket är infrastrukturförvaltare.

Trafikverket anser att detta är en positiv förändring och att ett klagörande i lagstiftningen har varit nödvändigt för att tydliggöra vem som är att anses som förbrukare vid tågdrift. Förslaget innebär också att administrativa hinder undanröjs mellan Trafikverket och järnvägsoperatörerna.

Hänvisningen till 6 kap. 23 a och 23 b §§ järnvägslagen kan utgå

Hänvisningen i 11 kap. 18 § första stycket 1 görs till 6 kap. 23-23 c §§ järnvägslagen (2004:519), därmed omfattas även 6 kap. 23 a och 23 b §§ av bestämmelsens tillämpningsområde. 6 kap. 23 a § avser bl.a. handläggningsfrågor kring grundläggande tjänster hos tjänsteleverantörer och 6 kap. 23 b § avser möjlighet att hyra ut och leasa anläggningar som varit ur bruk under en längre tid. Dessa bestämmelser omfattar helt andra frågor och torde kunna utgå då de är överflödiga och saknar relevans i sammanhanget.

Risk för konkurrerande tjänsteleverantörer i 11 kap. 18 § LSE

Med anledning av järnvägsnätets komplexitet måste ett förtydligande av förbrukarbegreppet säkerställa att det av lagtexten är tydligt vilket subjekt det är som får avdrag- eller återbetalningsrätt. Det är även viktigt att säkerställa att två rättssubjekt inte kan göra anspråk på avdrag eller återbetalning för samma förbrukade elektriska kraft samt att viss elektrisk kraft som förbrukas inte undgår beskattning.

Som bestämmelsen i 11 kap. 18 § andra stycket p. 1 är utformad i förslaget ska elektrisk kraft som förbrukats i ett järnvägsfordon inom ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 6 kap. 23-23 c §§ järnvägslagen anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahöll tjänsten vid förbrukningstillfället.

Enligt Trafikverkets mening kan det utifrån hur lagtexten nu är formulerad uppstå en situation där två tjänsteleverantörer kan göra anspråk på samma förbrukad elektriska kraft.

Den situationen som torde kunna uppstå är att en annan tjänsteleverantör (företag X) tillhandahåller tjänster där elektrisk kraft förbrukas inom ramen för tjänsten som det företaget tillhandahåller. Sådana tjänster kan bl.a. vara teknisk kontroll av rullande materiel (6 kap. 23 § tredje stycket p. 3) eller underhållstjänster (6 kap. 23 § andra stycket p. 5). Utmärkande för de tjänsterna är att tåget förbrukar elektrisk kraft inom ramen för tjänsten som företaget X utför. Den förbrukningen torde i huvudsak omfatta förflyttning av tåg där drivmotorström förbrukas.

Emellertid är det dock Trafikverket som levererar tjänsten drivmotorström som möjliggör förflyttning inom ramen för tjänsten som företag X tillhandahåller.

Därmed är två tjänsteleverantörer inblandade i samband med förbrukningen. Med anledning av hur 11 kap. 18 § LSE rent språkligt är utformat skulle företaget X kunna hävda att de är att anses som förbrukare av den elektriska kraften eftersom tåget förbrukat elektrisk kraft inom ramen för den tjänst de levererat, t.ex. den tekniska kontrollen, och att de därigenom skulle ha återbetalningsrätt enligt 11 kap. 13 a § LSE. Samtidigt är det Trafikverket som de facto har tillhandahållit drivmotorströmmen som tjänsteleverantör enligt 6 kap. 23 c § andra stycket p. 1 och som därigenom kommer yrka avdrag enligt 11 kap. 9 § första stycket p. 1 LSE för samma förbrukad elektriska kraft.

Hänvisning i 11 kap. 18 § LSE till järnvägslagen bör begränsas

Med anledning av det ovan anförda bör 11 kap. 18 § järnvägslagen begränsas på något sätt så att två rättssubjekt inte kan göra anspråk på avdrag eller återbetalning av samma förbrukade elektriska kraft och att lagstiftaren tydligare pekar ut vilka tjänsteleverantörer man egentligen avser.

Regeringen bör därför överväga om bestämmelsen ska avgränsas i hänvisningen till bestämmelserna i järnvägslagen eller om avgränsning bör ske redan 11 kap. 18 § LSE. Trafikverket förordar att begränsning görs redan i lagtexten till 11 kap. 18 § LSE eftersom man då kringskar andra tjänsteleverantörers möjlighet att anses som förbrukare, men också eftersom punkterna i järnvägslagen inte är optimalt utformade samt då lagtexten torde bli lättare att läsa och förstå.

Exempelvis kan utformningen ske enligt följande:

18 §

Vid tillämpningen av 11 kap. 6 §, 7 §, 9 § första stycket 1, 13 a § första stycket 1 och 16 § ska elektrisk kraft som förbrukats

1. i järnvägsfordon inom ett järnvägsnät anses förbrukad av den tjänsteleverantör som enligt 6 kap. 23 eller 23 c §§ järnvägslagen tillhandahöll den elektriska kraften vid förbrukningstillfället.

Genom en sådan utformning så pekar lagstiftaren tydligare ut att det är fråga om tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster i järnvägslagen som måste innefatta tillhandahållande av elektrisk kraft och att det inte räcker att tillhandahållande av själva tjänsten förbrukat elektrisk kraft för att tjänsteleverantören ska anses vara förbrukare.

Trafikverket har även övervägt om en begränsning skulle kunna ske genom att hänvisningen till bestämmelserna i järnvägslagen kunde snävas in på något sätt. Om detta alternativ väljs av lagstiftaren torde det vara helt nödvändigt att hänvisa till 6 kap. 23 c § andra stycket p. 1 och 2 järnvägslagen som avser tillhandhållande av drivmotorström (1) och uppvärmning av persontåg (2).

Problemet är att 6 kap. 23 c § andra stycket p. 2 bara avser uppvärmning av *persontåg*. För det fall ett godståg måste värmas upp pekas förbrukaren inte ut tydligt i 11 kap. 18 § LSE.

Med anledningen av hur järnvägslagen har utformats förordar därför Trafikverket att lagstiftaren gör begränsningen redan i lagtexten (såsom ovan föreslagits av Trafikverket) och inte genom att särskilda punkter i järnvägslagen väljs ut eller att hänvisning bara sker till en av bestämmelserna, dvs. 6 kap. 23 eller 23 c §§ järnvägslagen.

Om regeringen trots detta väljer en av bestämmelserna i 6 kap. järnvägslagen förordar Trafikverket att 6 kap. 23 c § järnvägslagen väljs eftersom tjänsten drivmotorström och uppvärmning av persontåg omfattas av denna bestämmelse och dessa tjänster är centrala för energiskattelagens tillämpning.

Möjligheten att upplåta järnvägsnät och rollen som infrastrukturförvaltare

Av 11 kap. 18 första stycket p. 2 i förslaget framgår att el som förbrukats i ett järnvägsnät för annat ändamål än det som avses i första punkten ska anses förbrukad av den som är infrastrukturförvaltare. Trafikverket vill i detta sammanhang uppmärksamma regeringen på bestämmelsen i 6 kap. 7 § i järnvägsförordningen (2004:526)¹. Av bestämmelsen framgår bl.a. att Trafikverket får med nyttjanderätt upplåta del av de järnvägsnät som ägs och förvaltas av staten. Nyttjanderättshavaren övertar då ansvaret för underhållet och för de investeringar som behövs för nyttjandet samt övertar ansvaret som infrastrukturförvaltare enligt järnvägslagen.

Eftersom förbrukarbegreppet i den nya bestämmelsen i 11 kap. 18 § är kopplad till infrastrukturförvaltaren vore det bra om det kunde tydliggöras i författningskommentaren till bestämmelsen kring vem som är att betrakta som infrastrukturförvaltare om en sådan överlåtelse har skett. Enligt Trafikverkets mening är det naturligt att alla rättigheter och skyldigheter som åligger en infrastrukturförvaltare följer med när en överlåtelse enligt 6 kap. 7 § järnvägsförordningen sker. Detta trots att äganderätten till egendomen inte övergår utan att egendomen överläts genom nyttjanderätt. Således förespråkar Trafikverket att regeringen klargör att det alltid är infrastrukturförvaltaren som är förbrukare i 11 kap. 18 § LSE mening oavsett om den rollen förvärvats genom nyttjanderätt i 6 kap. 7 § järnvägsförordningen.

¹ Se senaste ändring i SFS 2020:38

På Trafikverkets vägnar



Bo Netz
stf generaldirektör

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av stf generaldirektör Bo Netz. Föredragande har varit verksjuristen Carin Sandberg (Juridik). I den slutliga handläggningen har generaldirektör Lena Erixon och chefsjurist Charlotta Lindmark deltagit. Samråd och sakgranskning har skett med verksjurist Anna Löwenhamn Lundberg (Juridik), Helena Andersson (Underhåll), Håkan Mörtsell (Planering), Lars Johansson (Inköp- och logistik), Hans Stenbacka (Trafik) och Mikael Alriksson (Ekonomi).