

## LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2020-06-18

**Närvarande:** F.d. justitierådet Ella Nyström samt justitieråden Per Classon och Stefan Johansson

### **Elförbrukare vid spårbunden trafik**

Enligt en lagrådsremiss den 28 maj 2020 har regeringen (Finansdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Ulf Olovsson.

Förslaget föranleder följande yttrande.

Det huvudsakliga förslaget i lagrådsremissen utgörs av en särskild reglering om vem som ska anses förbruka elektrisk kraft som omfattas av skattenedsättningar för energiskatt på elektrisk kraft som förbrukas vid spårbunden trafik.

11 kap.

5 §

I den nya meningen i andra stycket bör framgå att bestämmelsen avser elektrisk kraft som förs in via *ett elnät* på Öresundsbron.

7 och 18 §§

Enligt lagen om skatt på energi finns möjlighet till avdrag och återbetalning av skatt på elektrisk kraft som förbrukats i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med sådan förbrukning. Om kraften som förbrukas vid spårbunden trafik har förbrukats av någon som är skattskyldig för energiskatt på elektrisk kraft, uppnås skattenedsättningen genom att denne yrkar avdrag i sin punktskatte-deklaration. I de fall kraften förbrukats av någon som inte är skattskyldig uppnås skattenedsättningen genom att denne ansöker om återbetalning av skatten.

De remitterade förslagen uppges syfta till såväl att reducera den administrativa bördan för företag som att undanröja osäkerhet rörande vem som är berättigad till avdrag för och återbetalning av energiskatt för el som används vid spårbunden trafik. Detta syfte anges uppnås genom bestämmelser som innebär att såvitt avser sådan el ska det för rätten till skattenedsättningen sakna betydelse vem som faktiskt förbrukat den aktuella kraften. Enbart den som

anses som förbrukare enligt de föreslagna bestämmelserna ska ha rätt till skattenedsättningen.

I remissen anges att en förutsättning för en reglering av detta slag är att det är möjligt att dels peka ut en väl avgränsad grupp som ska ges rätten till skattenedsättning, dels säkerställa att flera aktörer inte kan göra anspråk på nedsättning för samma elförbrukning.

Den befintliga regleringen av skattenedsättningen genom avdrag respektive återbetalning av energiskatt på el utgör ett relativt invecklat regelverk. Lagrådet kan konstatera att förslaget i detta avseende medför att systemet blir än mer komplext.

Interaktionen mellan de olika regler som träffar skattskyldiga och andra aktörer inom spårbunden verksamhet blir svår att överblicka såvitt avser effekterna vid tillämpningen av nedsättningsbestämmelserna. Det gäller t.ex. frågor som risken för att el som förbrukas inte ska bli beskattad, fel aktör blir beskattad eller att aktörer som inte är skattskyldiga kan bli betagna möjligheten att söka nedsättning för förbrukad el.

Det sagda kan illustreras av förslaget till ändring av 7 § första stycket 1 b). Syftet med detta anges vara att förhindra att förbrukad el inte kommer att beskattas hos någon aktör alls till följd av den föreslagna regleringen i 18 §. Den situation som avses är enligt remissen när el överförs till infrastruktur som innehas av någon som är skattskyldig samtidigt som den utpekade förbrukaren inte är skattskyldig. I remissen uttalas att den nya bestämmelsen i 7 § första stycket ska undanröja den tveksamhet som Skatteverket pekat på beträffande risken för att el – givet de nya bestämmelserna i 18 § – blir obeskattad i denna situation. Under föredragningen har emellertid uppgetts att det inte är känt om denna situation överhuvudtaget

förekommer och att det inte heller visat sig möjligt att konstruera ett exempel på den situation som bestämmelsen är tänkt att träffa.

Under föredragningen av förslagen har det också framkommit att den föreslagna regleringen kan ge upphov till oavsedda och oönskade effekter.

Beträffande utformningen av 18 § första stycket 1 har det framkommit att formuleringen kan ge en oönskad och inte avsedd effekt eftersom denna förutsätter att det är tjänsteleverantören som överför el till järnvägsfordonet. Det skulle därmed finnas en risk för att denna punkt inte kommer att vara tillämplig ifråga om drivmotorström som överförs via en annan aktörs anläggning.

Slutligen har det även framkommit att i det fallet att en skattskyldig tjänsteleverantör tillhandahåller drivmotorström till en icke skattskyldig tågoperatör när den tillhandahållna drivmotorströmmen leds via en skattskyldig infrastrukturförvaltares anläggning, kan den föreslagna regleringen leda till att tjänsteleverantören får rätten till avdrag för energiskatten medan skattskyldigheten inträder för infrastrukturförvaltaren. Den oönskade effekten uppstår i det fallet att tjänsteleverantören och infrastrukturförvaltaren är olika aktörer.

Mot bakgrund av det sagda anser Lagrådet att det i vart fall är svårt att se att förslaget med nuvarande utformning tillgodoser det ena av de angivna syftena; att undanröja osäkerhet beträffande tillämpningen av skattenedsättningsreglerna vid spårbunden verksamhet. Det remitterade förslaget tillför i stället ytterligare en nivå av komplexitet i systemet med risk för oförutsedda och oönskade effekter.

Enligt Lagrådets mening bör i första hand övervägas en alternativ och mindre komplex lösning för att reducera företagens administrativa bördor och skapa klarhet avseende vilken aktör som har rätt till skattenedsättningarna. Med de ovan beskrivna oklarheterna i regleringen och särskilt beträffande dess effekter för olika aktörer i olika situationer krävs i vart fall en vidarebearbetning av förslaget innan det kan anses vara i skick för att läggas till grund för lagstiftning.

Avslutningsvis kan noteras att i hänvisningen till 6 § i 18 § första stycket bör avse 6 § första stycket 1.