

Datum
2014-08-14
Ert datum
2014-06-19

Dnr/Beteckning
TSG 2014-1046
Er beteckning
Fi2014:2294

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
Anna Sundblad Stahre
103 33 Stockholm

Remissvar gällande förslag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Transportstyrelsen har tagit del av den remitterade promemorian avseende beskattning av flygbränsle och fartygsbränsle samt förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Transportstyrelsen delar den uppfattning som framhålls i promemorian att de nationella bestämmelserna avseende beskattning av flyg- och fartygsbränsle bör tydliggöras för att bättre överensstämja med rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattdirektivet).

Transportstyrelsen vill framföra följande synpunkter:

Transportstyrelsen uppfattar att definitionerna i artikel 14 av *privat nöjesflyg* respektive *privat nöjesfartyg* är uppdelade i två huvudled; användning för kommersiella ändamål respektive användning för offentliga myndigheters räkning. Detta framgår tydligare i den engelska direktivtexten, där användandet av ordet *purpose* markerar respektive led.

*”... for other than **commercial purposes** and in particular other than for the carriage of passengers or goods or for the supply of services for consideration or for the purposes of **public authorities.**”*

Vad som anges *mellan* de två leden – i den svenska översättningen ”och särskilt andra ändamål än...” – uppfattar Transportstyrelsen som framträdande *exempel* på vad som kan utgöra användning för kommersiella ändamål. Yrkesmässigt fiske ett annat exempel på kommersiell användning, som dock inte tagits upp särskilt i definitionen i artikel 14. Det finns således en nivåskillnad i direktivets definition mellan huvudkategorierna och exemplen, som går förlorad om definitionen översätts i en punktlista enligt förslaget.

Med hänsyn till ovan redovisade synpunkter föreslår Transportstyrelsen att den föreslagna 11 § ges följande lydelse:

Med användning av luftfartyg och fartyg för privat ändamål avses användning för andra än kommersiella ändamål eller för offentliga myndigheters ändamål.

Övriga kommentarer

Transportstyrelsen konstaterar att lagens innebörd inte förändras genom den föreslagna ändringen, utan att denna endast är avsedd som ett förtydligande av redan gällande bestämmelser, nu i ljuset av EU-domstolens tolkningar i målen C 79/10 och C-250/10. Gränsdragningen mellan kommersiell användning och annan användning av fartyg och luftfartyg är sannolikt inte slutligt klargjord genom EU-domstolens uttalanden, utan det kommer även framledes att kunna uppstå gränsdragningsproblem.

Frågan huruvida användning av fartyg ska räknas som kommersiell eller inte har förekommit inom sjöfartstillsynen, bland annat vid tillämpningen av reglerna om bemanning och behörigheter. I ett beslut den 31 maj 2007 (CI-beslut Nr 4/2007) har Sjöfartsinspektionen försökt klargöra hur begreppet *handelsfartyg* i bemannings- och behörighetsföreskriften ska tillämpas. Sjöfartsinspektionen har därvid angett att med *fartyg som används för handelssjöfart* avses fartyg som används i en verksamhet där gods och passagerare transporteras för annans räkning och/eller mot ersättning eller när någon köper en sådan tjänst. Som exempel nämns att användande inom räddningstjänsten omfattas av begreppet handelssjöfart, medan bland annat provkörning av båtar och användning för hantverkares transport till och från arbetsställen inte omfattas. Att ett fartyg måste användas i affärsmässig verksamhet för att räknas som handelsfartyg har även slagits fast av Högsta domstolen i dom den 17 september 2009 (mål nr B 3472-08).

Tillämpningen inom sjöfartstillsynen när det gäller vad som anses vara kommersiell respektive annan användning av fartyg synes därmed i princip överensstämma med vad som nu påtalats avseende tillämpningen av LSE.

När det gäller luftfartsområdet dras i luftfartslagstiftningen en gräns mellan tillståndskrävande och tillståndsfri luftfart. Denna gränsdragning sker med utgångspunkt i om luftfarten sker i förvärvssyfte eller inte. Generellt kan sägas att luftfart som inte sker i förvärvssyfte är tillståndsfri. Av 7 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500) framgår att den som vill utföra lufttransporter mot betalning åt allmänheten ska ha ett drifttillstånd. Begreppet allmänheten ska enligt förarbetena till luftfartslagen tolkas vitt, vilket innebär att i stort sett alla som inte ingår i utövarens närmaste bekantskapskrets innefattas. Vidare är det tillräckligt att det har avtalats om att någon form av betalning ska utgå

för att en lufttransport ska vara tillståndspliktig. Det föreligger således inget krav på vinst eller vinstsyfte. Det finns inte heller något krav på att en verksamhet ska ha en viss omfattning för att den ska vara tillståndspliktig, utan en enda flygning kan medföra tillståndsplikt. Transportstyrelsen får i egenskap av tillsynsmyndighet på luftfartsområdet ibland anledning att utreda huruvida privatflygningar i själva verket har skett mot betalning åt allmänheten och följaktligen skulle ha krävt drifttillstånd. I dessa fall har gränsdragningen gjorts i enlighet med vad som uttalats i förarbetena.

Detta ärende har beslutats av stabschefen Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog chefen för sjö- och luftfartsavdelningen Ingrid Cherfils, chefen för enheten för marknad, miljö och analys Simon Posluk, juristen Anna-Pia Johansson, juristen Loella Fjällskog, ekonom Johan Bång, handläggarna Sofia Tersmeden och Nariné Svensson, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef, GD-stab