



**Finansdepartementet**

Skatte- och tullavdelningen, Enheten för  
mervärdesskatt och punktskatter  
Ulf Olovsson

Tillväxtverket	
Regelrådet	
Ank	2020-01-17
Dnr	

Remiss av promemorian Elförbrukare vid spårbunden trafik

Remissinstanser

A-Train AB

AB Stockholms Spårvägar

Almega

Arriva Sverige AB

Branschföreningen Tågoperatörerna

Energiföretagen Sverige

Göteborgs Spårvägar AB

Göteborgs kommun, Trafikkontoret

Lunds kommun

Malmö kommun, fastighetskontoret

MTR Tunnelbanan AB

Museispårvägen Malmköping AB (MUMA)

Norrköpings kommun

Regelrådet

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Skatteverket

Svemin

Svenskt Näringsliv

Sveriges Hamnar

Sveriges Kommuner och Regioner

Trafikanalys

Trafikverket

Transdev Sverige AB

Transportstyrelsen

Øresundsbro Konsortiet

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 28 februari 2020**. Svaren bör lämnas i bearbetningsbar form (t.ex. Wordformat) per e-post till [fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [ulf.olvsson@regeringskansliet.se](mailto:ulf.olvsson@regeringskansliet.se). Ange diarienummer Fi2020/00181/S2 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Remissinstansens namn ska även anges i dokumentnamnet.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.


I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemoria.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan dessutom laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).



Jan Larsson  
Ämnesråd

Kopia till Riksdagens skatteutskott



## Elförbrukare vid spårbunden trafik

## Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att det ska införas en särskild reglering av vem som ska anses förbruka den el som omfattas av skattenedsättningen för energiskatt på el som förbrukas vid spårbunden trafik. Vem som faktiskt förbrukat elen i dessa fall kommer därmed sakna betydelse.

Förslaget föranleder ändringar i lagen om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2020.

# Innehållsförteckning

Promemorians huvudsakliga innehåll .....	2
1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	4
2 Bakgrund och gällande rätt .....	6
2.1 EU:s energiskattedirektiv och lagen om skatt på energi.....	6
2.2 Tillståndslagstiftning .....	7
3 Nedsättningsberättigade för skatt på elförbrukning vid spårbunden trafik .....	8
4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	10
5 Konsekvensanalys.....	11
5.1 Syfte och alternativa lösningar .....	11
5.2 Offentligfinansiella effekter .....	11
5.3 Effekter för företagen .....	11
5.4 Effekter för enskilda och offentlig sektor.....	13
5.5 Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna.....	13
5.6 Förslagets förenlighet med EU-rätten .....	14
5.7 Övriga effekter .....	14
6 Författningskommentar.....	14

# 1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 11 kap. 5 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 11 kap. 18 §, och närmast före 11 kap. 18 § ska införas en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **11 kap.**

### **5 §<sup>1</sup>**

Skyldig att betala energiskatt (skattskyldig) är den som i Sverige

1. framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent),
2. är nätinnehavare,
3. godkänts som frivilligt skattskyldig enligt 6 §, eller
4. innehar ett elnät för vilket koncession inte meddelats och som via detta elnät för in elektrisk kraft till Sverige.

Skattskyldig enligt första stycket 1 är inte den som framställer elektrisk kraft enbart i enlighet med 2 § första stycket 1 a och b. Skattskyldig enligt första stycket 2 är inte den myndighet som är systemansvarig enligt 8 kap. 1 § ellagen (1997:857).

Skattskyldig enligt första stycket 1 är inte den som framställer elektrisk kraft enbart i enlighet med 2 § första stycket 1 a och b. Skattskyldig enligt första stycket 2 är inte den myndighet som är systemansvarig enligt 8 kap. 1 § ellagen (1997:857). *Införsel av elektrisk kraft till Sverige via Öresundsbron medför inte att den som för in den elektriska kraften blir skattskyldig för införseln enligt första stycket 4.*

### ***Förbrukare i vissa fall***

#### **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 inom ramen för sådana tjänster som avses i 6 kap. 23–23 c §§ järnvägslagen (2004:519) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahåller tjänsten vid förbrukningstillfället,*



2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltaren som med säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

3. i en spåranläggning eller ett järnvägsfordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavaren som med tillstånd enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drev spåranläggningen vid förbrukningstillfället.

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören har i första stycket samma betydelse som i järnvägslagen. Spåranläggning och spårinnehavaren har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2020.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för elektrisk kraft som förbrukats före ikraftträdandet.

## 2 Bakgrund och gällande rätt

### 2.1 EU:s energiskattedirektiv och lagen om skatt på energi

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, kallat energiskattedirektivet, är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Av direktivet följer bl.a. att medlemsstaternas nationella beskattning av el ska uppfylla vissa i direktivet föreskrivna minimiskattenivåer. Direktivet innehåller även krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer samt möjligheter för medlemsstaterna att ge skattenedsättning eller fullständig skattebefrielse i andra situationer.

På nationell nivå regleras energibesattningen av el i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. All el som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och skatten betalas in till staten av de skattskyldiga. De skattskyldiga består sedan 1 januari 2018 i huvudsak av tre kategorier, nämligen elproducenter, nätinnehavare och frivilligt skattskyldiga. Möjligheten att godkännas som frivilligt skattskyldig föreslogs i budgetpropositionen för 2017 i syfte att underlätta hanteringen och minska likviditetspåverkan för de som förbrukar el i mycket stor omfattning. Inför ikraftträdandet utvidgades ordningen till att även omfatta fler förbrukningskategorier och inkluderade därmed även de förbrukningsändamål som tidigare omfattades av det s.k. försäkranssystemet.

För elproducenter, nätinnehavare och frivilligt skattskyldiga inträder skattskyldighet för el när elen överförs till någon som inte är skattskyldig i egenskap av producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig eller när elen förbrukas av den skattskyldige.

Nuvarande energiskatt på el är sedan 1993 differentierad utifrån dels var i landet den förbrukas, dels för vilket ändamål den förbrukas. I dag är exempelvis industriell verksamhet (tillverkningsprocessen), jordbruks-, skogsbruks- och vattenbrukssektorerna samt vissa större datacenter lågt beskattade medan annan näringsverksamhet, t.ex. i tjänstesektorn, betalar samma energiskatt som hushållen. En nedsättning av energiskatten finns även för el som förbrukas i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med sådan förbrukning.

Energiskatten på el tas ut med endast en skattesats och de lägre skattenivåer som aktualiseras vid förbrukning för bl.a. de ovan nämnda ändamålen åstadkoms genom avdrag eller återbetalning. Den som är skattskyldig för energiskatt på el ansöker om nedsättning genom att yrka avdrag i sina punktskattedeklarationer. Som huvudregel ska redovisningen göras månadsvis. För den som kan beräknas redovisa punktskatt med ett nettobelopp på högst 50 000 kronor för beskattningsåret får emellertid Skatteverket besluta att redovisningsperioden för punktskatten ska vara ett beskattningsår.

Den som inte är skattskyldig ansöker om nedsättning genom en ansökan om återbetalning. En ansökan om återbetalning av energiskatt på el enligt

11 kap. 12–15 §§ ska omfatta ett kalenderår. För det fall att sökanden beräknas förbruka minst 150 000 kilowattimmar per kalenderår för dessa nedsättningsberättigande ändamål, får dock Skatteverket medge att ansökan görs per kalendermånad.

## 2.2 Tillståndslagstiftning

Järnvägslagen (2004:519) trädde ikraft den 1 juli 2004. Genom lagen genomfördes i övergripande delar direktiven i första järnvägspaketet i svensk rätt. I övrigt genomfördes direktiven på förordnings- och myndighetsföreskriftsnivå. Järnvägslagen gäller bl.a. järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon, förvaltning av järnvägsinfrastruktur, och tillhandahållande av tjänster för järnvägstrafik.

Järnvägslagen innehåller bl.a. följande definitioner.

- **Infrastrukturförvaltare:** den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.
- **Järnvägsinfrastruktur:** spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.
- **Järnvägsnät:** järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.
- **Järnvägssystem:** järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.
- **Tjänsteleverantör:** varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §.

Järnvägslagen gäller inte för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Av 2 § sistnämnda lag framgår att till spåranläggningar hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken. I 3 § görs en ansvarsmässig åtskillnad mellan drift av spårtrafik och drift av spåranläggning. Trafikutövaren svarar för drift av spårtrafik och spårinnehavaren för drift av spåranläggning. I driften av spåranläggningar ingår trafikledning. Trafikledning är dock en särskild verksamhetsgren, om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet). Trafikutövare och spårinnehavare ska enligt 4 § ha tillstånd för att få bedriva verksamheten. Även särskild trafikledningsverksamhet kräver tillstånd. Tillstånd att bedriva verksamheterna meddelas av Transportstyrelsen.

### 3 Nedsättningsberättigade för skatt på elförbrukning vid spårbunden trafik

**Promemorians förslag:** Vem som förbrukar el har betydelse för tillämpningen av reglerna för skattskyldighetens inträde för energiskatt på el, godkännande som frivilligt skattskyldig samt nedsättning av skatt på el som förbrukas vid spårbunden trafik. Vid tillämpningen av dessa regler ska infrastrukturförvaltare respektive spårinnehavare anses förbruka den el som förbrukas inom förvaltad järnvägsnät respektive innehavd spåranläggning. Den el som förbrukats inom ramen för en grundläggande tjänst, tilläggstjänst eller extratjänst i ett järnvägsfordon som befinner sig i ett järnvägsnät ska dock anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahöll tjänsten vid förbrukningstillfället.

Definitioner av infrastrukturförvaltare, järnvägsnät, tjänsteleverantör, spårinnehavare och spåranläggning införs.

Införsel av el till Sverige via Öresundsbronns icke-koncessionspliktiga nät ska inte föranleda att den som för in elen blir händelseskattskyldig.

**Skälen för förslaget:** Enligt lagen om skatt på energi, förkortad LSE, finns möjlighet till avdrag och återbetalning av skatt på el som förbrukats i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med sådan förbrukning (se 11 kap. 9 § första stycket 1 och 13 a § första stycket 1 LSE). I det fortsatta kallas den el som förbrukats för sådant ändamål för el som förbrukas vid spårbunden trafik och nedsättningsberättigande elförbrukning vid spårbunden trafik. Om el som används för detta ändamål förbrukats av någon som är skattskyldig för energiskatt på el så uppnås nedsättningen genom att denne yrkar avdrag i sin punktskattedeklaration medan i de fall elen förbrukats av någon som inte är skattskyldig så uppnås nedsättningen efter att denne ansökt om återbetalning. Motsvarande ordning gäller för samtliga nedsättningarna av energiskatt för el, med undantag för den särskilda nedsättning som gäller för viss elförbrukning i vissa kommuner i norra delar av Sverige.

I vissa situationer finns det en osäkerhet rörande vem som kan beviljas nedsättningen för elförbrukning vid spårbunden trafik. Att åtgärda osäkerheten genom en återgång till den situation som gällde enligt den äldre lydelse av avdragsbestämmelsen, dvs. den som gällde före 2018, bedöms inte vara möjlig då energibeskattningen av el därefter genomgått grundläggande förändringar i systematiken, inklusive regleringen av skattskyldighet, skattskyldighetens inträde och hur nedsättningar uppnås.

För att reducera den administrativa bördan och undanröja eventuell osäkerhet rörande vem som kan beviljas nedsättningen för elförbrukning vid spårbunden trafik, bedöms det därför vara lämpligt att reglera vem som anses förbruka den el som förbrukas för detta ändamål. En reglering av vilken aktör som ska anses förbruka den berörda elen innebär samtidigt att andra aktörers eventuella möjlighet att söka nedsättningen utsläcks. För att en sådan reglering ska vara möjlig är en förutsättning att det är möjligt att dels peka ut en väl avgränsad grupp vilka ska ges rätten att söka nedsättning, dels säkerställa att flera aktörer inte kan göra anspråk på nedsättning för samma elförbrukning.

För att begränsa den administrativa bördan vid en sådan reglering bör utgångspunkten tas i befintliga regler på det aktuella området. Järnvägslagen (2004:519) innehåller bl.a. regler för järnvägsinfrastruktur och förvaltning av sådan. Nämnda lag innehåller vidare definitioner av bl.a. infrastrukturförvaltare, järnvägssystem, tjänsteleverantör, järnvägsinfrastruktur och järnvägsnät, vilka skulle kunna utgöra grunden för en ny reglering. Järnvägslagen gäller dock inte för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om sådana spårbundna system finns i stället i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Den nedsättningsberättigande elförbrukningen vid spårbunden trafik torde uteslutande antingen ske i järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon inom infrastrukturen eller, avseende tunnelbana och spårväg, i spåranläggningar och fordon inom dessa.

Infrastrukturförvaltare är den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. I Sverige är staten den största innehavaren av järnväg och denna infrastruktur förvaltas och drivs av Trafikverket. En mycket stor del av den el som förbrukas för nedsättningsberättigande ändamål vid spårbunden trafik hanteras således av Trafikverket inom ramen av myndighetens uppdrag som infrastrukturförvaltare eller av andra infrastrukturförvaltare. Det senare är aktuellt för enskilda järnvägar som drivs och förvaltas av andra än staten. Den drivmotorström som Trafikverket, i rollen som tjänsteleverantör, tillhandahåller som sådan tilläggstjänst som avses i 6 kap. 23 c § järnvägslagen kan emellertid komma att förbrukas i såväl infrastruktur för vilken myndigheten är infrastrukturförvaltare som i av annan förvaltd infrastruktur.

Mot bakgrund av det ovanstående föreslås att det i LSE ska införas en ny bestämmelse om vem som anses förbruka den el som förbrukas vid spårbunden trafik. El som förbrukats i järnvägsnätet ska anses vara förbrukad av den som var infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät i vilket förbrukningen skedde. El som i ett järnvägsfordon i ett järnvägsnät förbrukats som drivmotorström eller för uppvärmning av persontåg eller en annan grundläggande tjänst, tilläggstjänst eller extratjänst i den mening som avses i 6 kap. 23–23 c §§ järnvägslagen ska dock anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahöll tilläggstjänsten vid förbrukningstillfället.

För att uppnå motsvarande reglering för den förbrukning som sker i spårväg och tunnelbana, dvs. spårssystem som regleras i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, föreslås att den el som förbrukats i en spåranläggning eller i fordon när det använts inom spåranläggningen anses vara förbrukad av den som var spårinnehavare för den spåranläggning i vilken förbrukningen skedde. Elförbrukning i fordon i spåranläggningen särskiljs således inte från övrig förbrukning i anläggningen.

En sådan reglering syftar inte till att utvidga skattenedsättningen för el som förbrukas vid spårbunden trafik utan till att reglera vem som ska anses förbruka viss el, vilket bl.a. innebär en reglering av vem som kan ansöka om skattenedsättning för den elförbrukning som sker i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med sådan förbrukning. I och med att förbrukningen för detta nedsättningsberättigande ändamål även har betydelse för aktörernas möjlighet att medges månatlig återbetalning samt för

möjligheterna att beviljas godkännande om frivillig skattskyldighet innebär regleringen även att det blir lättare för de utpekade aktörstyperna att få kortare återbetalningsintervaller (se 11 kap. 16 § LSE) samt att bli godkända som frivilligt skattskyldiga (se 11 kap. 6 § LSE). Då förbrukningen även har betydelse för bl.a. reglerna om skattskyldighetens inträde (se 11 kap. 7 § LSE) kan det noteras att för det fall att el som överförs till en skattskyldigs järnvägsnät eller spåranläggning för vilken någon annan än den skattskyldige pekas ut som förbrukare i egenskap av infrastrukturförvaltare eller spårinnehavare, så ska elen i sådana fall anses överförd av den skattskyldige till den utpekade förbrukaren.

Då den föreslagna regleringen bygger på begrepp i såväl järnvägslagen som lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg föreslås att det införs en definition med innebörden att järnvägsnät, infrastrukturförvaltare, och tjänsteleverantör ges samma betydelse som i järnvägslagen, medan spåranläggning och spårinnehavare ges samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

En anslutande fråga avser den el som förbrukas på Öresundsbron. När den svenska sidan av Öresundsbron förses med el från Danmark innebär det att el förs in till Sverige genom ett elnät som inte drivs med koncession. Vid införsel av el till Sverige genom ett annat än koncessionspliktigt nät föranleder införseln att den som för in elen är skattskyldig och att skattskyldighet inträder vid införseln. För att undvika att den som för in elen ska bli s.k. händelseskattskyldig vid införsel vore ett alternativ att reglera att det icke-koncessionspliktiga nätet på Öresundsbron ska anses som ett koncessionspliktigt nät vid tillämpningen av lagen om skatt på energi. En sådan lösning förutsätter emellertid att det även införs en reglering av vem som ska anses vara nätinnehavare för detta nät (jfr. 1 kap. 17 § LSE). För att undvika att den som för in elen till den svenska delen av bron blir s.k. händelseskattskyldig föreslås därför i stället att införsel via Öresundsbron inte ska föranleda skattskyldighet enligt 11 kap. 5 § första stycket 4.

#### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändring av 11 kap. 5 §, införande av en ny paragraf, 11 kap. 18 §, samt en ny rubrik närmast före 11 kap. 18 §, i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

## 4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Promemorians förslag:** Lagändringen träder i kraft den 1 augusti 2020.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande för el som förbrukats före ikraftträdandet.

**Skälen för förslaget:** Då den i avsnitt 3 föreslagna ändringen syftar till att reducera den administrativa bördan och undanröja eventuell osäkerhet

rörande vem som har rätt att söka skattenedsättning så är det lämpligt att lagändringen träder i kraft så tidigt som möjligt. Med beaktande av den nödvändiga tiden för beredning, inklusive tid för remittering och lagrådsgranskning, bedöms tidigaste möjliga ikraftträdande vara den 1 augusti 2020. Ändringen föreslås därför träda i kraft den 1 augusti 2020.

Åtgärden bedöms inte kunna ges retroaktiv effekt. Äldre bestämmelser föreslås därför fortfarande gälla för el som förbrukats före ikraftträdandet.

## 5 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att bedöma andra effekter än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

### 5.1 Syfte och alternativa lösningar

Förslaget syftar, såsom närmare framgår av avsnitt 3, till att minska den administrativa bördan genom att skapa tydligare regler för vem som ska kunna söka nedsättning för berörd elförbrukning samt till att minimera risken för att nedsättningen ska kunna anses stå i strid med reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Några alternativa förslag som dels uppfyller åtgärdens syften, dels beaktar de förändringar som skett av bl.a. skattskyldigheten och dess inträde har inte identifierats.

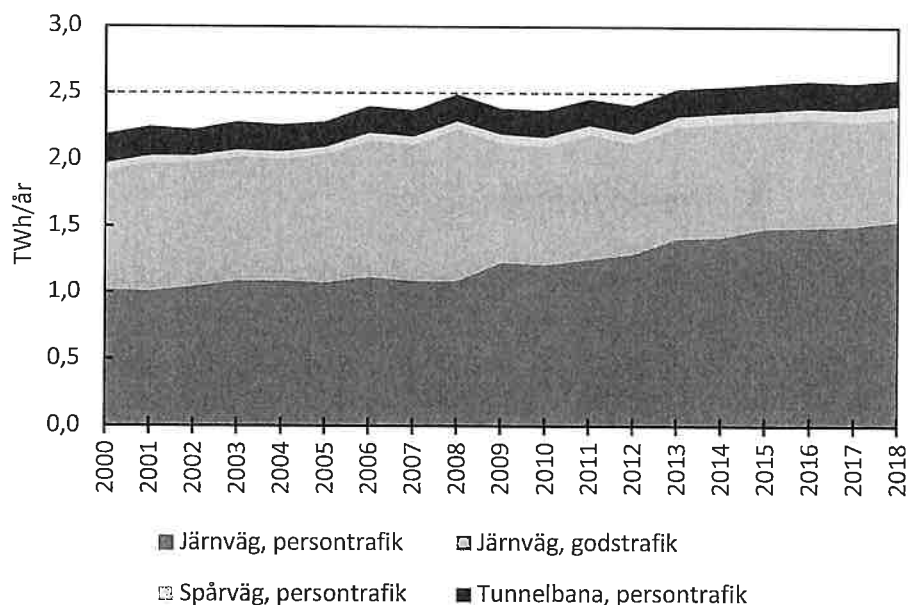
### 5.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget bedöms inte leda till några offentligfinansiella effekter.

### 5.3 Effekter för företagen

Sveriges järnvägsnät är drygt 15 600 spårkilometer. Av detta förvaltar Trafikverket infrastrukturen för ca 14 200 spårkilometer. Cirka 80 procent av järnvägsinfrastrukturen är elektrifierad. Den trafik som sker på järnvägar som inte är elektrifierade drivs med diesel. Under ett år förbrukas ca 2,6 terawattimmar el som driftström för spårbunden trafik, främst för person- och godstransporter på järnväg (se figur 1). Trenden är

att elanvändningen för bantrafik ökat över tid. I mycket hög utsträckning sker elförbrukningen i den järnvägsinfrastruktur som Trafikverket tillhandahåller (se nedan). Det är i princip bara Trafikverket som levererar drivmotorström till järnvägstrafik. Elanvändning för bantrafik sker även i tunnelbana och spårväg inom kollektivtrafiken.



**Figur 1 Elanvändning för bantrafik 2000–2018**

Källa: Energimyndigheten.

Totalt finns det 299 företag, regioner och kommuner som har tillstånd som infrastrukturförvaltare och 10 företag, regioner och kommuner som har tillstånd som spårinnehavare för tunnelbana och järnväg. Det finns också 8 företag, regioner och kommuner som har tillstånd som trafikutövare. Samtliga dessa, förutom ett, har också tillstånd som infrastrukturförvaltare eller spårinnehavare. För närvarande är det 30–40 företag som söker nedsättningen.

Under 2018 gjordes totalt 246 miljoner resor på järnväg i Sverige, 176 miljoner resor på spårväg och 355 miljoner resor i tunnelbanan. För samtliga trafikslag är det fler resor än vad som tidigare uppmäts. På järnvägen ökade antalet resor med 7 procent och transportarbetet med 2 procent mellan 2017 och 2018.

Under 2018 transporterades 74 miljoner ton gods på järnväg i Sverige. Av godsmängden transporterades 55 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas. Malm på malmbanan utgör den största andelen med 44 procent av totalvikten 2018. Därefter kommer vagnslastgods (42 procent) och kombigods (resterande 14 procent). Malm på malmbanan dominerar utrikestransporterna, medan vagnslastgods var störst inom inrikestransporterna.

Företag som i nuläget har rätt till nedsättning men som inte är infrastrukturförvaltare eller spårinnehavare kommer framöver inte längre att själva ha rätt till nedsättning. Däremot kommer den el de använder att beskattas på samma sätt och de får därför inte en förändrad skattenivå. I och med att dessa företag inte längre behöver ansöka om återbetalning



minskar den administrativa bördan och eventuella likviditetseffekter undviks.

#### 5.4 Effekter för enskilda och offentlig sektor

Förslaget bedöms inte påverka enskilda. Utöver s.k. pendeltågstrafik (järnväg) påverkas inom kollektivtrafiken primärt spårvägar och tunnelbana av förslaget. För närvarande är det tre städer som har trafikerade spårvägar, Göteborg, Norrköping och Stockholm. I Lund byggs spårväg som planeras tas i bruk under 2020. Tunnelbana finns i Stockholmsområdet. Genom att även den el som förbrukats av spårinnehavaren eller i ett fordon när de används inom en spåranslagning föreslås medföra en rätt till nedsättning bedöms beskattningen av den el som används för spårbunden kollektivtrafik i kommuner och regioner inte påverkas av förslaget i praktiken.

#### 5.5 Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Trafikverket tillhandahåller järnvägsföretagen järnvägsinfrastruktur, vilket bl.a. omfattar system för elförsörjning till de fordon som framförs på den statliga järnvägsinfrastrukturen. Därutöver levererar Trafikverket den el som förbrukas i fordonen (bl.a. drivmotorström och el för uppvärmning). Den årliga volym el som Trafikverket hanterar uppgår till ca 2,8 terawattimmar, varav ca 2,3 terawattimmar används som drivmotorström och ca 0,5 terawattimmar för Trafikverkets egna anläggningar. För Trafikverket bedöms förslaget medföra att myndigheten i egenskap av tjänsteleverantör respektive infrastrukturförvaltare anses förbruka elen och att det är Trafikverket som har rätt till nedsättning av energiskatten för den el som förbrukas i den statliga järnvägsinfrastrukturen, dels när den används som drivmotorström, dels för driften av myndighetens egna anläggningar.

Förslaget förväntas medföra vissa kostnader av engångskaraktär för Skatteverket. Dessa kostnader består av kostnader för åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Förslaget torde inte föranleda några behov av informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Utgångspunkten är att eventuella merkostnader för Skatteverket till följd av förslaget ska finansieras inom befintliga ramar.

Förslaget bedöms inte påverka antalet mål, på annat sätt påverka arbetsbelastningen, eller öka kostnaderna för de allmänna förvaltningsdomstolarna. Förslaget bedöms inte heller medföra ökade kostnader för andra myndigheter.

## 5.6 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med rådets direktiv 2003/96/EEG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

## 5.7 Övriga effekter

Förslaget bedöms inte påverka miljön, sysselsättningen, inkomstfördelningen eller jämställdheten mellan kvinnor och män.

# 6 Författningskommentar

## 11 kap.

### 5 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 3.

I paragrafen regleras vem som är skattskyldig för energiskatt på el. Ändringen i *andra stycket* innebär att den som för in el från Danmark via Öresundsbronns IKN-nät för att försörja den svenska sidan av bron med el inte blir skattskyldig enligt första stycket 4 för införseln. Detta innebär att införseln inte medför s.k. händelseskattskyldighet. Då elen som används inom infrastrukturen enligt 11 kap. 18 § ska anses förbrukad av infrastrukturförvaltaren kommer elen anses överförd till denne innan den förbrukas. I de fall skattskyldighet inte inträder för förbrukad el kan varken återbetalning eller avdrag beviljas av någon skatt på den berörda elen.

### 18 §

Paragrafen som är ny föranleds av förslaget i avsnitt 3.

I paragrafen regleras vem som, vid tillämpningen av 11 kap. 6 §, 7 §, 9 § första stycket 1, 13 a § första stycket 1 och 16 § ska anses förbruka el i vissa fall. Vem som rent faktisk förbrukat den i järnvägsnätet respektive spåranläggningen förbrukade elen kommer därmed inte ha någon betydelse vid tillämpningen av de uppräknade bestämmelserna. Bestämmelsen påverkar således tillämpningen av reglerna för skattskyldighetens inträde för energiskatt på el, godkännande som frivilligt skattskyldig, nedsättning av skatt på el som förbrukas vid spårbunden trafik samt vissa villkor för avdrag och återbetalning av skatt. För nedsättningen av skatt på el som förbrukas vid spårbunden trafik påverkar det således endast vem som kan ges nedsättning och inte vilka förbrukningsändamål som ger nedsättning. Bestämmelsen omfattar elanvändning som sker i järnvägsnät, spåranläggningar och i fordon inom sådana nät eller spåranläggningar (jfr 11 kap. 9 § första stycket 1 och 13 a § första stycket).

Av *första stycket 1* framgår att el som förbrukats i järnvägsfordon inom ett järnvägsnät inom ramen för en sådan tjänst som avses i 6 kap. 23–

23 c §§ järnvägslagen anses förbrukad av den tjänsteleverantör tillhandahöll tjänsten som vid förbrukningstillfället. Det innebär t.ex. att tjänsteleverantören anses ha förbrukat den drivmotorström som denne tillhandahöll även om förbrukningen skedde när fordonet befann sig inom ett järnvägsnät för vilket någon annan än tjänsteleverantören var infrastrukturförvaltare.

Av *första stycket 2* framgår att el som förbrukats i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i första punkten, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som förvaltade järnvägsnätet med tillstånd enligt järnvägslagen vid förbrukningstillfället. Sådan förbrukning som visserligen skett inom ramen för en sådan tjänst som avses i 6 kap. 23–23 c §§ järnvägslagen, men där förbrukningen inte skett i ett järnvägsfordon, anses förbrukats för ett annat ändamål än som avses i 1.

Av *första stycket 3* följer att den el som förbrukats i en spåranläggning eller ett spårburet fordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavare som vid förbrukningstillfället drev anläggningen med tillstånd enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Om el som överförts till en skattskyldigs infrastruktur för vilken denne själv inte var infrastrukturförvaltare eller till en tjänsteleverantör bör den skattskyldige anses ha överfört elen vidare till den som är att anse som förbrukare enligt denna paragraf. Motsvarande bör gälla även för överföring till en skattskyldigs spåranläggning för vilken denne inte var spårinnehavare.

Av *andra stycket första meningen* framgår att begreppen järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har samma betydelse som i järnvägslagen. I 1 kap. 4 § järnvägslagen definieras järnvägsnät som järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare. I samma paragraf i nämnda lag definieras vidare järnvägsinfrastruktur som spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. Tjänsteleverantör definieras som varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §. I sistnämnda bestämmelsen behandlas bl.a. tilläggstjänsten tillhandahållande av drivmotorström.

Av *andra stycket andra meningen* framgår att spåranläggning och spårinnehavare har samma betydelse här som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. I 2 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg anges att till spåranläggningar hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken. Bestämmelsen behandlas vidare i prop. 1990/91:1 om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m.m. Enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg får spåranläggningar endast bedrivas av den som har tillstånd till verksamheten. Tillstånd till sådan verksamhet meddelas av Transportstyrelsen.

