

Regeringskansliet
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-04-26

Hemställan om ändrad beskattning av elektricitet för elbussar

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag har tidigare begärt att regeringen aktivt verkar för en ändring av svensk beskattning av elbussar samt en ändring av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet artikel 15 p 1 e).

Svensk Kollektivtrafik, och dess danske motsvarighet Formandfor Trafikselskaberne, samt Sveriges Bussföretag och dess danske motsvarighet Danske Busvognmænd, vände sig därför i en särskild ”skrivelse om ändrad beskattning av elektricitet för elbussar” den 2 mars 2017 (se bilaga 1) till EU-kommissionen.

I ett svar från EU-kommissionären Pierre Moscovici den 7 april 2017 (se bilaga 2) konstaterar kommissionen ”att det nu gällande direktivet 2003/96/EG är föråldrat och innehåller ett antal begränsningar som hindrar en rättvis beskattning av el som används i elfordon”. I avvaktan på pågående revidering av direktivet anger kommissionären att rådet enligt artikel 19 har möjlighet att ”ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar för energiprodukter och el av särskilda politiska hänsyn, utöver dem som redan föreskrivs i direktivet”.

Det kan även noteras att Frankrike har utifrån gällande direktivet sänkt elskatten för elbussar och laddhybrider i syfte att påskynda omställningen av fordonen inom kollektivtrafiken

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag hemställer därför att regeringen ånyo utreder frågan om en ändring av svensk beskattning av elbussar i syfte att påskynda omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Bakgrund

Samtidigt som mer än 75 procent av alla bussar i yrkesmässig trafik i Sverige använder biodrivmedel, främst biogas och HVO, sker en elektrifiering av fordonsflottan. Biodrivmedlen är idag skattebefriade, åtminstone till och med 2018 (HVO) respektive 2020 (biogas). Däremot är elektriciteten för busstrafiken beskattad till skillnad från kollektivtrafik på spår (exempelvis järnväg, pendeltåg, tunnelbana och spårvagn). Undertecknade organisationer föreslår därför att den svenska regeringen nationellt och inom EU aktivt driver frågan att genomföra likartade skattevillkor för eldrift i hela kollektivtrafiken, då vi anser att all kollektivtrafik ska ha lika villkor i syfte att göra kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt alternativ till privatbilen.

Redan nu finns flera undantag från elskatt. Idag är tåg eller annat spårbundet färdmedel samt skepp och luftfarten befriad från skatt på bränslen. Skattebefrielse uppgår till 100 procent avseende energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt vid förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel (järnvägs och lokaltrafikföretag). Det gäller såväl dieselbränslen som elektricitet. Inom flera av

dessa transportslag bedrivs kollektivtrafik. Spårtrafik inom kollektivtrafiken är helt befriad från energiskatt på elektricitet. För industriell verksamhet, jordbruks- och skogsbruksverksamhet samt förbrukning i datorhallar eller som landström i skepp kan företagen ha rätt till återbetalning på viss del av energiskatten (ner till 0,5 öre/kWh) på elanvändningen.

Men för busstrafiken gäller däremot andra regler. Vissa biobränslen som biogas och HVO samt fossila drivmedel som naturgas är helt befriade från energiskatt enligt 7 kap. 3 och 4 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Energiskatten för elektricitet uppgår år 2017 till 29,5 öre/kWh i kommuner med normal skattesats (respektive 19,9 öre/kWh i lågskattekommuner).

Det innebär att med en årlig körsträcka på 5000 mil blir merkostnaden ca 20 000 kronor per år med en eldriven buss på grund av elskatten jämfört med spårbunden trafik. Detta utgör ett hinder för att snabbt uppnå en högre andel elektrifierade bussar i den regionala och lokala kollektivtrafiken. Det finns en mängd fördelar med att öka förekomsten av elektrifierade bussar i stadsmiljöer och genom energiskatten på elektricitet bromsas introduktionen av elbussar. Det är svårt att finna hållbara argument för varför eldriven kollektivtrafik som utförs av bussar ska belastas av högre beskattning än eldriven kollektivtrafik på räls.

Därför rekommenderas regeländringar i syfte att likställa all eldriven kollektivtrafik skattemässigt. Precis som för tåg eller annat spårbundet färdmedel bör därför även busstrafik ha möjlighet att ansöka om återbetalning av erlagd elskatt.

Den svenska regeringen har i budgetpropositionen (prop. 2016/17:1 s. 296) hävdad att eftersom driftkostnaderna är lägre med elektricitet och investeringskostnaderna i ny teknik är dyrare är det bättre med en elbusspremie än att sänka elskatten för bussar. Dessvärre har utformningen av regeringens förordning om elbusspremie medfört att endast ett fåtal ansökningar inkommit till Energimyndigheten.

Vidare hävdar regeringen att skattebefria elektriciteten inte heller är möjlig till följd av EU:s direktiv:

”Möjligheterna att inom ramen för rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energi-produkter och elektricitet, EUTL 283, 31.10.2003, s. 51 bevilja nedsatt skatt för elbussar är vidare begränsade.” (s. 296).

Idag stipulerar detta direktivs artikel 15 p1 e):

Artikel 15 1. ”Utan att det påverkar tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser får medlemsstaterna under tillsyn av skattemyndigheterna tillämpa fullständig eller partiell skattebefrielse eller skattenedsättningar i följande fall:

e) *Energiprodukter och elektricitet som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn eller trådbuss.*”

Regeringens tolkning av direktivet i budgetpropositionen är minst sagt restriktiv och måhända alltför bokstavstrogen. Direktivets text utgår från att det anno dazumal var huvudsakligen eldrivna bussar trådbussar till följd av bristande batterikapacitet. Då detta mer än fjorton år gamla direktiv ger möjlighet till skattebefrielse för enbart trådbussar torde det med hänsyn till dagens teknikutveckling vara befogat att ändra direktivet så att även andra helelektriska, eldrivna bussar kan omfattas av en sådan skattebefrielse.

Den svenska regeringen bör därför aktivt driva denna fråga i EU. Vi yrkar därför att regeringen föreslår en ändring av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet artikel 15 p 1 e).

Ordalydelsen trådbuss bör ändras till ”*elektricitet som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn eller buss*”.

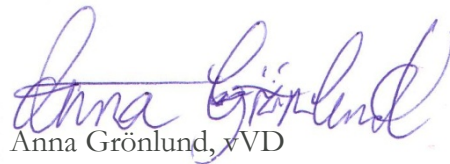
Utifrån EU-kommissionens svar den 7 april 2017 (se bilaga 2) torde det finnas ett legalt utrymme utifrån gällande direktiv för regeringen att i likhet med Frankrike att genomföra skattebefrielse eller skattenedsättning av elskatten för elbussar.

Med hopp om ett positivt svar



Helena Leufstadius, VD

Svensk Kollektivtrafik



Anna Grönlund, xVD

Sveriges Bussföretag