

Lagrådsremiss

Elförbrukare vid spårbunden trafik

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 28 maj 2020

Magdalena Andersson

Jan Larsson
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

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

Förslaget föranleder ändringar i lagen om skatt på energi. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	4
3	Ärendet och dess beredning	6
4	Bakgrund och gällande rätt	6
4.1	EU:s energiskattedirektiv och lagen om skatt på energi.....	6
4.2	Tillståndslagstiftning	7
5	Nedsättningsberättigade för skatt på elförbrukning vid spårbunden trafik	8
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	14
7	Konsekvensanalys.....	14
7.1	Syfte och alternativa lösningar	15
7.2	Offentligfinansiella effekter	15
7.3	Effekter för företagen	15
7.4	Effekter för enskilda och offentlig sektor.....	17
7.5	Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna.....	17
7.6	Förslagets förenlighet med EU-rätten	18
7.7	Övriga effekter	18
8	Författningskommentar.....	18
Bilaga 1	Lagförslag i promemorian Elförbrukare vid spårbunden trafik.....	21
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	23

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 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 och 7 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 11 kap. 18 §, och närmast före 11 kap. 18 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

5 §¹

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

1. framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent),

2. är nätinnehavare,

3. godkännts 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.*

7 §²

Skyldigheten att betala energiskatt inträder

1. för den som är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3, när skattepliktig elektrisk kraft

a) överförs till någon som inte är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3, eller

b) förbrukas av den skattskyldige eller till följd av 18 § inte förbrukas av den skattskyldige utan av någon som inte är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3, och

2. för den som är skattskyldig enligt 5 § första stycket 4, när elektrisk kraft förs in till Sverige.

¹ Senaste lydelse 2017:1223.

² Senaste lydelse 2018:1887.

Skattskyldighet enligt första stycket 1 a inträder inte vid överföring av elektrisk kraft till det elnät som ägs av den myndighet som är systemansvarig enligt 8 kap. 1 § ellagen (1997:857).

Skattskyldighet enligt första stycket 1 inträder inte om skattskyldighet för den elektriska kraften redan har inträtt, utom i fråga om elektrisk kraft som omfattas av rätt till återbetalning enligt 13 §.

Förbrukare vid spårbunden trafik

18 §

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

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 eller 23 c § järnvägslagen (2004:519) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som överfört den elektriska kraften till fordonet,

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

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

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

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

3 Ärendet och dess beredning

Inom Finansdepartementet har promemorian Elförbrukare vid spårbunden trafik tagits fram. Skälet är att det i vissa situationer finns en osäkerhet rörande vem som kan beviljas skattenedsättningen för elförbrukning vid spårbunden trafik. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr. Fi2020/00181/S2).

4 Bakgrund och gällande rätt

4.1 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, 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 energibeskattningen 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 (11 kap. 5 § första stycket 1–3). 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 (11 kap. 7 § första stycket 1 a) eller när elen förbrukas av den skattskyldige (11 kap. 7 § första stycket 1 b).

Utöver de nämnda skattskyldighetskategorierna, ibland benämnda registrerade skattskyldiga, föreligger även skyldighet att betala skatt för den som innehar ett elnät för vilket koncession inte meddelats och som via detta elnät för in elektrisk kraft till Sverige, s.k. händelseskattskyldighet (11 kap. 5 § första stycket 4). Skattskyldigheten inträder i dessa fall för den som är skattskyldig när elektrisk kraft förs in till Sverige (11 kap. 7 §

första stycket 2). Energiskatten ska i dessa fall inte redovisas i en punktskattedeclaration för redovisningsperioder utan i en särskild skattedeclaration för varje händelse som medför skattskyldighet (26 kap. 8 § skatteförfarandelagen [2011:1244]).

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 lägre 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 skattenedsättning för egen förbrukning genom att yrka avdrag i sina punktskattedeclarationer.

Den som inte är skattskyldig ansöker om skattenedsättning genom en ansökan om återbetalning. En ansökan om återbetalning av energiskatt på el enligt 11 kap. 12–15 §§ ska omfatta ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka minst 150 000 kilowattimmar per kalenderår för dessa nedsättningsberättigande ändamål, får dock Skatteverket medge att ansökan görs per kalendermånad.

4.2 Tillståndslagstiftning

Järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft 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 §.

Enligt 6 kap. 23 c § järnvägslagen är en tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

I 23 c § andra stycket specificeras vilka tilläggstjänster som avses i första stycket. Det rör sig om tillhandahållande av drivmotorström, uppvärmning av persontåg, kontroll av farligt gods, och assistans för drift av icke-standardtåg.

Järnvägslagen kompletteras med föreskrifter i järnvägsförordningen (2004:526). Av 6 kap. 7 § järnvägsförordningen 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 av den upplåtna delen och för de investeringar som behövs för nyttjandet samt övertar ansvaret som infrastrukturförvaltare enligt järnvägstrafiklagen (2018:181). För att utföra uppgifter som infrastrukturförvaltare krävs enligt tredje stycket nämnda bestämmelse även säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen.

Varken järnvägslagen eller järnvägsförordningen gäller för tunnelbana och spårväg. Av 2 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg 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.

5 Nedsättningsberättigade för skatt på elförbrukning vid spårbunden trafik

Regeringens förslag: Vid tillämpningen av reglerna om skattskyldighetens inträde för energiskatt på el, godkännande som frivilligt skattskyldig samt nedsättning av skatt på el som förbrukas vid spårbunden trafik 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 överförde elen till järnvägsfordonet.

Skyldigheten för den som är producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig att betala skatt för viss el, ska inträda när denne förbrukar

elen även om det är någon som inte är producent, nättinnehavare eller frivilligt skattskyldig som ska anses vara förbrukare av elen.

Definitioner av infrastrukturförvaltare, järnvägsnät, tjänsteleverantör, spårinnehavare och spårplanläggning ska införas.

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

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag innehöll inget förslag om ändring av reglerna för skattskyldighetens inträde. I regeringens förslag har även vissa preciseringar gjorts med anledning av synpunkter från remissinstanser samt språkliga ändringar.

Remissinstanserna: *Energiföretagen Sverige, Näringslivets transportråd, Lunds kommun, Region Stockholm (Trafikförvaltningen), Svensk kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Trafikanalys, Tåg företagen, Öresundsbro Konsortiet* tillstyrker förslaget eller framför inte några synpunkter på förslaget.

Göteborgs kommun (Trafikkontoret) framför att spårbunden trafik bör bytas mot spårburen trafik samt att förslaget kan bidra till ökad administration.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men förespråkar att begreppet spårfordon eller endast fordon används för de fordon som färdas inom tunnelbana och spårväg. Transportstyrelsen hänvisar även till det pågående arbetet med genomförandet av det s.k. fjärde järnvägspaketet samt att det arbetet med stor säkerhet kommer att innebära att det framöver kommer att finnas två typer av tillstånd för infrastrukturförvaltare (säkerhetstillstånd och nationellt infrastruktur tillstånd).

Trafikverket anser att det är en positiv förändring och anför i huvudsak att hänvisningen till 6 kap. 23 a och 23 b §§ järnvägslagen är obehövlig och att den föreslagna lydelsen av 11 kap. 18 § 1 LSE medför en risk för att mer än en tjänsteleverantör kan anses som förbrukare för samma elektriska kraft. Därutöver efterfrågar Trafikverket klargörande av att det är infrastrukturförvaltaren som är förbrukare i 11 kap. 18 § LSE mening även när den rollen förvärvats genom nyttjanderätt i 6 kap. 7 § järnvägsförordningen.

Skatteverket tillstyrker att bestämmelserna ändras så att införsel av el via Öresundsbron inte föranleder att den som för in elen blir skattskyldig för införseln. Skatteverket har inga invändningar mot att bestämmelserna ändras så att viss el ska anses förbrukad av annan än den faktiska förbrukaren.

Skatteverket framför att det inte känner till om det förekommer att el överförs till infrastruktur som innehas av någon som är skattskyldig samtidigt som den utpekade förbrukaren inte är skattskyldig. Om det förekommer innebär den föreslagna bestämmelsen om förbrukare i vissa fall att viss el inte kommer att beskattas.

Region Stockholm (Trafikförvaltningen) och *Svensk kollektivtrafik* efterfrågar även en förenkling och förtydligande kring vilken elanvändning vid depåverksamhet och uppställningsanläggningar som är undantagna från energiskatt.

Näringslivets transportråd anser att det är viktigt att säkerställa att skattenedsättningen kommer transportköparna till del och menar därför att den ska redovisas tydligt och transparent av Trafikverket.

Svenskt Näringsliv och Energiföretagen Sverige har även pekat på behov av ytterligare åtgärder. Svenskt näringsliv efterfrågar motsvarande regler för företag som äger eller opererar datorhallar och hyr ut datorhallskapacitet medan Energiföretagen efterfrågar förändringar av redovisningsreglerna för energiskatten på elektisk kraft.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 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). För att anknyta till befintliga regler i LSE och för att förenkla skrivningarna, kallas den el som förbrukats för sådant ändamål nedan för el som förbrukas vid spårbunden trafik och nedsättningsberättigande elförbrukning vid spårbunden trafik. Det bedöms inte vara lämpligt att använda ett annat begrepp än spårbunden trafik, vilket *Göteborgs kommun (Trafikkontoret)* föreslår. Om el som förbrukas vid spårbunden trafik, har förbrukats av någon som är skattskyldig för energiskatt på el, uppnås skattenedsättningen genom att denne yrkar avdrag i sin punktskattedeklaration. I de fall elen förbrukats av någon som inte är skattskyldig uppnås skattenedsättningen 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.

För att reducera den administrativa bördan och undanröja eventuell osäkerhet rörande vem som kan beviljas skattenedsättningen 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 skattenedsättningen 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 skattenedsättning, 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 § andra stycket 1 järnvägslagen, kan emellertid komma att förbrukas i såväl infrastruktur för vilken myndigheten är infrastrukturförvaltare som i av annan förvaltd infrastruktur. Motsvarande gäller även för el som Trafikverket tillhandahåller för uppvärmning av persontåg, dvs. för en sådan tilläggstjänst som avses i 6 kap. 23 c § andra stycket 2. El kan även komma att tillföras tåg i samband med sådana grundläggande tjänster som avses i 23 §.

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 eller en annan grundläggande tjänst, tilläggstjänst eller extratjänst i den mening som avses i 6 kap. 23 eller 23 c § järnvägslagen, ska dock anses förbrukad av den tjänsteleverantör som vid förbrukningstillfället tillförde den el som användes för tjänsten till fordonet.

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 ett spårfordon 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. Regeringen anser i likhet med *Transportstyrelsen* att de sistnämnda fordonen ska kallas spårfordon. Därigenom undviks sammanblandning med vad som anses som järnvägsfordon i järnvägslagen och tillämpningen påverkas inte heller av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (jfr 1 kap. 5 § LSE).

Regleringen syftar inte till att utvidga skattenedsättningen för el som förbrukas vid spårbunden trafik utan till att särskilt reglera vem som ska anses förbruka viss el, vilket samtidigt bl.a. innebär 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).

Vem som anses förbruka el har även betydelse för bl.a. reglerna om skattskyldighetens inträde (se 11 kap. 7 § LSE). För den som är skattskyldig som producent, nättinnehavare eller frivilligt skattskyldig

inträder skyldigheten att betala energiskatt när denne förbrukar elen eller när elen överförs till någon som inte är skattskyldig som producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig.

Ett klagörgörande kan vara nödvändigt med anledning av vad *Skatteverket* framför avseende beskattning i situationer där el överförs till infrastruktur som innehas av någon som är skattskyldig samtidigt som den utpekade förbrukaren av elen som förbrukas i infrastrukturen inte är skattskyldig. Om elen överförs direkt från en annan registrerad skattskyldig, exempelvis en nätinnehavare, till en utpekad förbrukare som inte är skattskyldig kommer nätinnehavarens skattskyldighet för elen att inträda vid överföringen i enlighet med 11 kap 7 § första stycket 1 a. För skattskyldighetens inträde saknar det betydelse om den utpekade förbrukaren även är den faktiska förbrukaren eller om den utpekade förbrukaren för elen vidare till någon annan som i sin tur förbrukar elen. Om däremot nätinnehavaren överför elen till någon som är både infrastrukturhavare och skattskyldig som nätinnehavare kommer skattskyldigheten inte att inträda vid sådan överföring eftersom förutsättningarna för skattskyldighetens inträde inte är uppfyllda (jfr 1 a och 1 b samma bestämmelse). Den här föreslagna regleringen innebär ingen förändring för dessa situationer. Skattskyldigheten för den sistnämnda elen kommer i stället inträda när den skattskyldige förbrukar elen, vilket medför att skyldigheten att betala skatt inträder enligt 1 b, eller när den skattskyldige överför den vidare till någon som inte är skattskyldig såsom producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig, vilket medför att skyldigheten att betala skatt inträder enligt 1 a. Då den här föreslagna regleringen innebär att el i vissa fall ska anses förbrukad av någon annan än den faktiska förbrukaren innebär det samtidigt att den berörda elen, som en naturlig följd av regleringen, bör behandlas på samma sätt som om den hade överförts till den utpekade förbrukaren vid förbrukningstillfället.

I det fall att den faktiska förbrukaren är skattskyldig och den utpekade förbrukaren är en annan aktör än den skattskyldige bör därför den faktiska förbrukarens skattskyldighet för berörd el inträda vid förbrukningstillfället under förutsättningen att den utpekade förbrukaren inte är skattskyldig såsom producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig. Det innebär att skattskyldigheten för den aktuella elen inträder för samma aktör och vid samma tidpunkt som om en överföring skett. Om såväl den faktiska förbrukaren som den utpekade förbrukaren är skattskyldiga som producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig, bör den förstnämndas skattskyldighet inte inträda vid förbrukningen, dvs. på motsvarande sätt som vid en överföring mellan registrerade skattskyldiga. I och med att den senare pekats ut som förbrukare av elen kommer dock dennes skyldighet att betala skatt för den förbrukade elen inträda vid förbrukningstillfället.

För att säkerställa att skyldigheten att betala energiskatt inträder när en skattskyldig förbrukat el men någon annan ska ses som förbrukare, och därmed undanröja den tveksamhet som Skatteverket pekat på, föreslår regeringen att det i 11 kap. 7 § första stycket 1 införs en kompletterande bestämmelse. Bestämmelsen innebär att skyldighet att betala energiskatt för el ska inträda för den som är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3, när denne de facto förbrukar elen trots att någon, som varken är

den faktiska förbrukaren eller skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3, ska anses förbruka el enligt de föreslagna reglerna.

Eftersom den föreslagna regleringen bygger på begrepp i såväl järnvägslagen som lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg föreslår regeringen att det införs en definition med innebörden att järnvägsnät, infrastrukturförvaltare, och tjänsteleverantör ges samma betydelse som i järnvägslagen, medan spårplanläggning och spårinnehavare ges samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Det pågående genomförandet av det fjärde järnvägspaketet kan, såsom Transportstyrelsen påpekar, medföra att de begrepp från tillståndslagstiftningen som föreslås användas i LSE kan behöva uppdateras. Regeringen bedömer att uppdatering av hänvisningar och begrepp till följd av sådana förändringar bör kunna behandlas inom ramen för det lagstiftningsarbetet.

Mot bakgrund av att de här aktuella förändringarna inte syftar till att reglera omfattningen av skattenedsättningen utan till att reglera vem som ska anses förbruka viss el anser regeringen, till skillnad från *Region Stockholm (Trafikförvaltningen)* och *Svensk kollektivtrafik*, att det inte finns behov av någon närmre reglering av vad som i vissa situationer omfattas av skattenedsättningen för el som används vid spårbunden trafik.

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 LSE. 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.

Energiföretagen Sverige och *Svenskt Näringsliv* efterfrågar förändring av redovisningsbestämmelser för energiskatt på el respektive nedsättningsregler för elförbrukning i datorhallar. Nuvarande regler för redovisning av energiskatt på el innebär att redovisningen sker vid ett senare tillfälle än vad som gäller för den som är redovisningsskyldig för andra punktskattepliktiga varor. För den spårbundna trafiken finns det ett tillståndsregelverk med definitioner av olika företeelser och aktörsroller. De olika aktörer som kan vara involverade i driften av datorhallar och som potentiellt skulle kunna anses operera en datorhall är inte definierade i tillståndsreglering på motsvarande sätt. Ägandet av datorhallarna, inkl. fastigheter, byggnader och olika typer av utrustning, kan även det antas vara heterogent. Förändringar för dessa områden skulle förutsätta annat underlag och andra överväganden än de som är aktuella för den spårbundna trafiken. Det är därför inte aktuellt att lämna sådana förslag.

Lagförslag

Förslaget föranleder ändring i 11 kap. 5 och 7 §§, införande av en ny paragraf, 11 kap. 18 §, och en ny rubrik närmast före 11 kap. 18 §, i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagförslaget träder i kraft den 1 januari 2021.

Äldre bestämmelser i lagen om skatt på energi gäller fortfarande för el som förbrukats före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslogs att ändringen av lagen om skatt på energi skulle träda i kraft den 1 augusti 2020.

Remissinstanserna: *Energiföretagen Sverige* framför att det är olyckligt att ikraftträdande föreslås till den 1 augusti, då det innebär att ändrade deklarationsregler införs mitt i sommarssemestertiderna, samt förordar att ikraftträdandet bör ske till den 1 januari 2021 för att underlätta den administrativa övergången eller i andra hand till kvartalsskiftet, dvs. fr.o.m. den 1 oktober 2020.

Skälen för regeringens förslag: Eftersom de föreslagna ändringarna syftar till att reducera den administrativa bördan och undanröja eventuell osäkerhet rörande vem som har rätt att söka skattenedsättning vore det lämpligt att lagändringen träder i kraft så tidigt som möjligt. Regeringen anser emellertid, i likhet med *Energiföretagen Sverige*, att en senareläggning kan underlätta den administrativa övergången. Regeringen föreslår därför att ändringen ska träda i kraft den 1 januari 2021.

Åtgärden bedöms inte kunna ges retroaktiv effekt. Äldre bestämmelser i lagen om skatt på energi föreslås därför fortfarande gälla för el som förbrukats före ikraftträdandet.

7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet har i sitt remissvar angett att det finner att konsekvensutredningen i den remitterade promemorian inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Regelrådet framför att omfattningen av effekterna för berörda företag utifrån den remitterade promemorian inte har redovisats tillräckligt tydligt. Konsekvensanalysen har utvecklats utifrån den information som inhämtats vid remissförfarandet.

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.

7.1 Syfte och alternativa lösningar

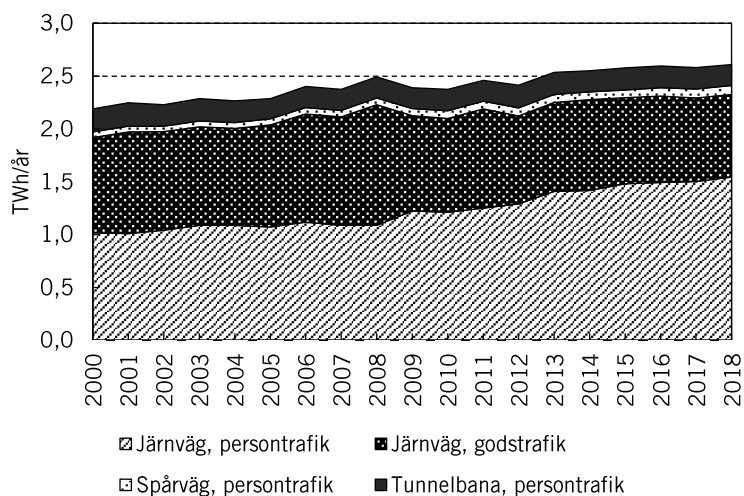
Förslaget syftar, såsom närmare framgår av avsnitt 5, primärt till att skapa tydligare regler för vem som ska kunna söka skattenedsättning för berörd elförbrukning. Några alternativa förslag som dels uppfyller åtgärdens syften, dels beaktar de förändringar som tidigare skett av bl.a. skattskyldigheten och dess inträde, har inte identifierats.

7.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget bedöms inte påverka intäkterna från energiskatten på el och därför inte leda till offentligfinansiella effekter.

7.3 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 cirka 10 företag som söker skattenedsättningen. Att vid redovisning av effekterna göra en ytterligare uppdelning av denna begränsade grupp, utifrån företagsstorlek eller på annat sätt, bedöms inte vara lämpligt då det skulle riskera att röja uppgifter med skattesekretess.

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 uppmätts. På järnvägen ökade antalet resor med 7 procent och i 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.

Vissa av de företag som i nuläget har rätt till skattenedsättning men som inte är infrastrukturförvaltare eller spårinnehavare, kommer framöver inte längre att själva ha rätt till nedsättning. Däremot kommer den el de förbrukar att beskattas på samma sätt och de får därför inte en förändrad skattenivå. Nedsättningens storlek och omfattning bedöms inte påverkas av föreslagen regeländring. I och med att dessa företag inte längre behöver ansöka om återbetalning minskar den administrativa bördan och

eventuella likviditetseffekter undviks. Då det endast är ett fåtal aktörer som påverkas bedöms storleken på minskningen av den administrativa bördan vara begränsad. Mot bakgrund av att nedsättningens storlek och omfattning inte påverkas av föreslagen regeländring bedöms dels att ändringen inte påverkar konkurrensförhållandet mellan företagen, dels att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn till små företag vid utformningen av reglerna.

7.4 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 spåranläggning föreslås medföra en rätt till nedsättning för spårinnehavaren, bedöms beskattningen av den el som används för spårbunden kollektivtrafik i kommuner och regioner inte påverkas av förslaget i praktiken. Så som Göteborgs kommun (trafikkontoret) påpekar kan visst administrativt merarbete för att reda ut avtalsförhållanden o.d. initialt uppstå när flera parter är involverade i elanvändningen för spårbunden trafik. Den effekten bedöms dock i första hand vara av engångskaraktär.

7.5 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 mindre kostnader av engångskaraktär för Skatteverket. Det rör sig om kostnader i samband med uppdatering av information. Förslaget torde således inte föranleda några behov av informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. 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.

7.6 Förslagets förenlighet med EU-rätten

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

7.7 Övriga effekter

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

8 Författningskommentar

Förslaget om till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

11 kap.

5 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 5.

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 icke-koncessionspliktiga 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 skattskyldighet med krav på redovisning för varje händelse som medför skattskyldighet.

7 §.

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 5.

I paragrafen regleras när skyldigheten att betala energiskatt på el inträder. I första stycket 1, andra och tredje stycket regleras när skattskyldighet inträder för den som är skattskyldig som producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig.

Ändringen i *första stycket 1 b* innebär att skyldigheten att betala skatt för viss el kommer inträda för den skattskyldige i vissa situationer där den skattskyldige rent faktiskt förbrukar el även om 18 § innebär att någon annan ska anses förbruka elen. Skyldigheten att betala skatt för den berörda elen inträder i dessa fall för den faktiska förbrukaren vid förbrukningstillfället. För att skattskyldigheten ska inträda i dessa fall är

en förutsättning att den utpekade förbrukaren varken är skattskyldig som producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig. Om 18 § innebär att någon som är skattskyldig som producent, nätinnehavare eller frivilligt skattskyldig utpekas som förbrukare av denna el kommer endast den utpekades skyldighet att betala skatt för elen inträda enligt 1 b.

18 §

Paragrafen som är ny föranleds av förslaget i avsnitt 5.

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 elförbrukning 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 i ett järnvägsnät inom ramen för en sådan tjänst som avses i 6 kap. 23 § eller 23 c § järnvägslagen anses förbrukad av den tjänsteleverantör som överfört elen till fordonet. 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. Ett annat exempel är ifall en tjänsteleverantör som vid tillhandahållande av teknisk kontroll av rullande materiel (6 kap. 23 c § tredje stycket 3) använder sig av drivmotorström som en annan tjänsteleverantör överfört till järnvägsfordonet i sitt tillhandahållande av drivmotorström (23 c § andra stycket 1) så ska den senare tjänsteleverantören anses förbruka elen eftersom det är denne som överfört elen till järnvägsfordonet.

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 § eller 23 c § järnvägslagen, men där förbrukningen inte skett i ett järnvägsfordon, anses ha förbrukats för ett annat ändamål än som avses i 1.

I de fall där någon, efter en sådan upplåtelse som avses i 6 kap. 7 § järnvägsförordningen, övertagit ansvaret som infrastrukturförvaltare från Trafikverket för en viss del av järnvägsnätet och förvaltar delen med säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen, bör den som övertagit ansvaret från Trafikverket anses förbruka elen.

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.

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 spåränläggning 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 spåränläggningar 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 spåränläggningar endast bedrivas av den som har tillstånd till verksamheten. Tillstånd till sådan verksamhet meddelas av Transportstyrelsen.

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 §¹

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

1. framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent),

2. är nättinnehavare,

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

¹ Senaste lydelse 2017:1223.

(2004:519) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahöll tjänsten vid förbrukningstillfället,

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

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

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägslagen. Spåranläggning och spårinnehavare 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.

Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 2

Efter remiss har yttranden över promemorian Elförbrukare vid spårbunden trafik lämnats av Energiföretagen Sverige, Göteborg kommun (Trafikkontoret), Göteborgs spårvägar, Lunds Kommun, Regelrådet, Region Stockholm (Trafikförvaltningen), Svenskt Näringsliv, Skatteverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tågföretagen, Øresundsbro Konsortiet.

Utöver instanserna på remisslistan har yttranden även inkommit från Näringslivets transportråd, Svensk kollektivtrafik.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: A-Train AB, AB Stockholms Spårvägar, Arriva Sverige AB, Göteborgs Spårvägar AB, Malmö kommun (fastighetskontoret), MTR Tunnelbanan AB, Museispårvägen Malmköping AB (MUMA), Norrköpings kommun, Sveriges Hamnar, Sveriges Kommuner och Regioner, Transdev Sverige AB.