

# Promemoria 2009-12-09

## Skattenedsättning för landansluten elektrisk kraft till fartyg i hamn, s.k. landström

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

Försurande nedfall som orsakas av utsläpp av svaveloxider, ger stora problem, särskilt i sydvästra Sverige. De svenska utsläppen av svavel-dioxid från källor på land har kunnat minskas, men inom sjöfarten finns det fortfarande utrymme för att genomföra kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläppen. Fartyg som ligger i hamn använder oftast en hjälpmotor som drivs med olja för sin elförsörjning. Avsevärda miljöförbättringar lokalt kan ske genom en övergång till att använda elektrisk kraft från stamnätet, s.k. landström.

I syfte att stimulera till en ökad användning av landström föreslås i promemorian att energiskatten på sådan elektrisk kraft sätts ner från dagens generella nivå om 28,2 öre per kWh (i norra delarna av landet 18,6 öre per kWh) till 0,5 öre per kWh. Skattenedsättningen begränsas till skepp i yrkesmässig sjöfart och föreslås gälla endast om spänningen på den elektriska kraften som överförs till skeppet uppgår till minst 400 volt.

Förslaget föranleder ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi och föreslås – sedan nödvändigt godkännande om undantag från reglerna i energiskattedirektivet erhållits från rådet – träda i kraft den 1 juli 2010.

# Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	3
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	3
2	Frågor som tas upp i promemorian .....	4
3	Åtgärder för att begränsa utsläpp från fartyg som ligger i hamn .....	5
3.1	Politiska mål, m.m. ....	5
3.2	Åtgärder för att minska utsläpp från fartyg i hamn .....	6
3.3	Var finns det möjlighet till landström i dag?.....	7
4	Ändrad energibeskattnng för landström .....	7
5	Konsekvenser.....	11
5.1	Miljöeffekter .....	11
5.2	Samhällsekonomiska effekter .....	12
5.3	Offentligfinansiella effekter .....	13
5.4	Administrativa kostnader .....	13
5.5	Effekter för näringslivet .....	14
5.6	Effekter för hushållen.....	14
6	Författningskommentar.....	14

# 1 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **11 kap.** 3 §<sup>1</sup>

Energiskatten utgör

1. 0,5 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen eller vid yrkesmässig växthusodling,

*2. 0,5 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i skepp som bedriver sjöfart, när detta ligger i hamn och spänningen på den elektriska kraft som överförs till skeppet är minst 400 volt,*

2. 18,5 öre per kilowattimme för annan elektrisk kraft än som avses under 1 och som förbrukas i kommuner som anges i 4 §, och

3. 18,5 öre per kilowattimme för annan elektrisk kraft än som avses under 1 och som förbrukas i kommuner som anges i 4 §, och

3. 28,0 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i övriga fall.

4. 28,0 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i övriga fall.

För kalenderåret 2011 och efterföljande kalenderår ska energiskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i första stycket angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2009. Beloppen avrundas till hela tiondels ören.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

*Första stycket 2 gäller inte när skeppet används för privat ändamål eller när skeppet på ett varaktigt sätt är taget ur sjöfart.*

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:XXX. (prop. 2009/10:41)

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

## 2 Frågor som tas upp i promemorian

Försurande nedfall som orsakas av utsläpp av svaveldioxid, ger stora problem, särskilt i sydvästra Sverige. Svavelföreningar i bränslen bidrar även till bildandet av hälsofarliga partiklar och s.k. aerosoler. De svenska utsläppen av svaveldioxid från källor på land har kunnat minskas, men inom sjöfarten finns det fortfarande utrymme för att genomföra kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläppen.

Sjöfartens dieselmotorer släpper ut stora mängder av svavel- och kvävedioxid samt partiklar. Genom en övergång till lågsvavligt bränsle eller att rökgasrening införs på fartyget kan utsläppen minskas. Detta har en positiv inverkan på miljön såväl till havs som i hamn.

Fartyg som ligger i hamn använder oftast en hjälpmotor som drivs med dieselolja eller tjoekolja för sin elförsörjning. Detta medför både utsläpp och buller som påverkar framför allt den lokala miljön negativt. Om den elektriska kraft som hjälpmotorerna producerar kan ersättas med elektrisk kraft från stamnätet, s.k. landström, skulle avsevärda miljöförbättringar ske lokalt.

Det har under en längre tid förts diskussioner, både nationellt och internationellt, om behovet av att främja användningen av landström. Frågan är även central i regeringens miljö- och sjöfartspolitik.

I dag har vare sig hamnar eller fartyg som har trafik på Sverige i någon större utsträckning utrustning för att använda landström. En bidragande orsak till detta är att det skattemässigt är mer fördelaktigt att använda elektrisk kraft från en hjälpmotor än landström. Bränsle som används för yrkesmässig sjöfart är i dag skattebefriat medan energiskatt tas ut på landström. I denna promemoria behandlas därför frågan om nedsättning av energiskatten på den elektriska kraft som förbrukas av fartyg när dessa ligger i hamn.

Stena Line Scandinavia AB har, tillsammans med Göteborgs Hamn AB, i skrivelse till Finansdepartementet (dnr Fi2005/1368) hemställt om skattebefrielse för landström. Göteborgs Hamn AB har upprepat hemställt i skrivelse till Finansdepartementet (dnr Fi2005/2643). Även Ystad Hamn Logistik AB har i skrivelse till Finansdepartementet (dnr Fi2007/362) framfört en motsvarande begäran.

### *Artikel 19-undantag och statsstödsprövning*

Då det saknas stöd i energiskattedirektivet<sup>2</sup> för att ge skattenedsättning för landström krävs att rådet, på förslag från kommissionen, meddelar ett

<sup>2</sup> 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, Celex 32003L0096.

undantag i enlighet med artikel 19 i direktivet (ett s.k. artikel 19-undantag). Skattenedsättningen utgör vidare statligt stöd i enlighet med EU:s regler om statligt stöd. Ett statligt stöd ska normalt anmälas, notifieras, till kommissionens GD Konkurrens för granskning innan det kan träda i kraft. För att förenkla administrationen av enklare stödåtgärder har kommissionen antagit en förordning om gruppundantag för vissa statliga stöd<sup>3</sup>. Genom förordningen undantas vissa stöd från kravet på förhandsgodkännande. En skattenedsättning som innebär att energiskattedirektivets minimiskattenivå iakttas faller under gruppundantagets tillämpning. Någon föransökan eller godkännande i statsstödhänseende är alltså inte nödvändig i detta fall.

### 3 Åtgärder för att begränsa utsläpp från fartyg som ligger i hamn

#### 3.1 Politiska mål, m.m.

Fartyg som ligger i hamn använder ofta stora mängder elektrisk kraft för att driva belysning, värme och teknisk utrustning. Denna elektriska kraft framställs vanligtvis genom att motorer som drivs med diesel eller tjoekolja driver generatorer, s.k. hjälpmotorer, ombord på fartyget. Dessa hjälpmotorer ger upphov till buller och utsläpp till luften av bl.a. kväveoxider, svaveloxider och partiklar. Hamnar ligger ofta centralt i hamnstäderna och utsläppen påverkar därför hälsan för många omkringboende. Utsläppen bidrar till att ett par hamnstäder har svårt att nå de miljö kvalitetsnormer som anges i förordningen (2001:527) om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. Även arbetsmiljön på fartyget påverkas negativt av bränsleanvändningen ombord.

En central fråga i regeringens miljö- och sjöfartspolitik är att minska sjöfartens utsläpp. Sverige har stora problem med försurande nedfall som leder till skador på bl.a. fisket, skogen, byggnader och fornlämningar. Detta är särskilt påtagligt i sydvästra Sverige. Svavelföreningar i bränslen bidrar även till bildandet av hälsofarliga partiklar och s.k. aerosoler.

Riksdagen har antagit sexton nationella mål för miljö kvaliteten som ska vara uppnådda till 2020. En minskning av sjöfartens utsläpp är en förutsättning för att nå två av dessa, ”Frisk luft” och ”Bara naturlig försurning”. I de nyligen reviderade transportpolitiska målen understryks att transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Regeringen har i propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170 s. 165-166) framhållit att användningen av landström bör

<sup>3</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning), EUT L 214, 9.8.2008, s.3, Celex 32008R0800.

gynnas och att regeringen avser att undersöka möjligheterna att skattebefria denna elektriska kraft.

EU-kommissionen rekommenderar medlemsstaterna att främja landström till fartyg i gemenskapshamnar<sup>4</sup>. I rekommendationen sägs bl.a. att medlemsstaterna bör överväga incitament för att främja landström och utnyttja gemenskapslagstiftningens möjligheter för detta. Även i kommissionens meddelande "Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018"<sup>5</sup> understryks vikten av att främja en ökad användning av landström. Inom EU pågår arbeten på olika områden för att underlätta att så sker.

Ett ökat intresse för landström kan ses världen över. Som ett exempel kan nämnas att Tyskland överväger att skattebefria landström, så länge fartyget inte används för privat ändamål. Tyskland har under 2008 lämnat in ansökan om såväl artikel 19-undantag som statsstöds-godkännande till kommissionen. Diskussioner pågår alltjämt mellan Tyskland och kommissionen i dessa ärenden.

### 3.2 Åtgärder för att minska utsläpp från fartyg i hamn

För att minska påverkan av miljön i hamnens närområde kan olika åtgärder vidtas. En möjlig lösning är att förlägga nya hamnar mindre centralt. En annan lösning är att införa krav på minskade utsläpp från fartygen när de ligger i hamn. Det kan ske genom krav på att införa renare bränslen i hjälpmotorerna, katalysatorer eller partikelfilter. Om fartygen istället går över till att använda landström kan hjälpmotorerna stängas av och utsläppen upphöra.

Trots att landström är den metod som ger minst föroreningar är efterfrågan i dag låg och tillgängligheten begränsad. En av orsakerna till det begränsade intresset är att det krävs relativt stora investeringar i utrustning både på fartygen och i land. Det bör också noteras att landström passar bäst för fartyg i linjetrafik som frekvent anlöper en viss hamn. Även den tid som fartyget tillbringar i hamn är av betydelse.

Det avgörande skälet till det begränsade intresset bedöms dock vara att internationella konventioner i princip förbjuder beskattning av fartygsbränsle. Det är därför normalt billigare att framställa elektrisk kraft via hjälpmotorer än att använda landström, eftersom energiskatt tas ut på den elektriska kraften efter den generella skattenivån. Den uppgår f.n. till 28,2 öre per kWh (18,6 öre per kWh i norra delarna av landet).

Trots att intresset för landström är begränsat i dag bedöms det finnas en stor potential för en ökad användning om ekonomiska incitament införs.

<sup>4</sup> Kommissionens rekommendation 2006/339/EG av den 8 maj 2006 om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar, EUT L 125, 12.5.2006, s. 38, Celex 32006H0339.

<sup>5</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén - Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018, KOM (2009) 8 Slutlig, Celex 52009DC0008.

### 3.3 Var finns det möjlighet till landström i dag?

Det finns i dag möjlighet att använda landström i fem svenska hamnar. I Stockholm och Göteborg ansluts normalt färjor. I Göteborg och Piteå sker dessutom inkoppling av skogsindustrins systemfartyg. Öresundsfärjorna i Helsingborg använder landström när de ligger i hamn nattetid. Vidare är de statliga isbrytarna i Luleå anslutna till landström.

På en rad platser i Sverige planeras det vidare för en utbyggnad av landström. Göteborgs Hamn AB avser att bygga ut möjligheten till landström så att den ska kunna erbjudas till s.k. ro/ro-fartyg och ytterligare färjor. I Stockholm förbereds för landström i hamnarna i Värtan, Nynäshamn, Kapellskär samt i Norvik. Även i Malmö, Trelleborg, Ystad och Karlskrona pågår förberedelser för landström.

## 4 Ändrad energibesättning för landström

**Förslag:** Energiskatten sänks till 0,5 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i skepp som bedriver sjöfart, när detta ligger i hamn (landström), om spänningen på den elektriska kraft som överförs till skeppet är minst 400 volt. Sänkningen omfattar dock inte skepp som används för privat ändamål.

Den lägre skattesatsen åstadkoms genom att leverantören av elektrisk kraft redovisar energiskatt med 0,5 öre per kWh i sin skattedeclaration. Mottagaren av landströmmen får därigenom del av skattenedsättningen direkt när den elektriska kraften tas emot i skeppet.

Ändringen träder i kraft den 1 juli 2010.

**Bakgrunden till förslaget:** Lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, reglerar skatter på både bränslen och elektrisk kraft. Skattereglerna är anpassade till energiskattedirektivet<sup>6</sup>. Direktivet innehåller bestämmelser om vad som ska beskattas och hur detta ska ske. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen och elektrisk kraft ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag dock undantas från beskattning, antingen genom tvingande reglering eller att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Något stöd för en skattenedsättning för landström finns inte i energiskattedirektivet. Det krävs därför att rådet, på förslag från kommissionen, meddelar ett undantag i enlighet med artikel 19 i direktivet (ett s.k. artikel 19-undantag) för att en sådan skattenedsättning ska kunna genomföras.

Den omständigheten att medlemsstaterna har rätt att ge skattelättnader med stöd av energiskattedirektivet innebär dock inte med automatik att skattelättnaderna utgör godkänt statligt stöd enligt EU:s konkurrensregler. En åtgärd utgör inte heller automatiskt ett godkänt statligt stöd om

<sup>6</sup> 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, Celex 32003L0096.

ett artikel 19-undantag meddelats av rådet. Medlemsstaterna är fortsatt skyldiga att anmäla nationella stödordningar, däribland skattelättnader, för granskning och godkännande av kommissionen.

EG-fördraget innehåller regler som är tillämpliga på företag och som syftar till att skydda den inre marknadens funktion. En viktig del av dessa regler är bestämmelserna om statligt stöd, som finns i artiklarna 87-89 i EG-fördraget. Utgångspunkten för dessa regler är ett generellt förbud mot statligt stöd, av vilket slag det än är, som påverkar handeln mellan medlemsstaterna och som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion.

Statligt stöd kan emellertid tillåtas under vissa förutsättningar, som t.ex. främjande av miljöskydd. Kommissionen ska kontrollera att statligt stöd som medlemsstaterna ger företagen är förenligt med fördragets regler. Kontrollen sker genom ett krav på förhandsanmälan och kommissionen måste godkänna stödet innan det kan träda i kraft. Om ett stöd införs utan kommissionens godkännande och om det inte kan godkännas i efterhand, ska stödet krävas tillbaka från stödmottagaren.

Ett av EU:s mål är att stärka skyddet för miljön, vilket bl.a. ska ske genom att företagen inom EU ska stå för de kostnader som olika föroreningar ger upphov till. Detta kan ske genom att medlemsstaterna inför olika marknadsbaserade styrmedel som t.ex. miljörelaterade skatter eller system för handel med utsläppsrätter. Som en del i att uppnå miljömålen presenterade kommissionen under 2008 riktlinjer för statligt stöd på detta område, de s.k. miljöskyddsriktlinjerna<sup>7</sup>. Riktlinjerna utgjorde en del av det klimatpaket som Europeiska rådet beslutade om i mars 2007 och ersatte äldre riktlinjer på området. Grundförutsättningen för att statligt stöd till skydd för miljön ska kunna ges är att stödet har en stimulanseffekt, är nödvändigt för att åtgärden ska komma till stånd och är proportionellt. Dessutom måste de positiva effekterna av stödet vara större än dess negativa påverkan på konkurrensen. Undantag och nedsättningar från miljörelaterade skatter behandlas i en särskild avdelning av riktlinjerna.

Både den koldioxidskatt och den energiskatt som regleras i LSE är att anse som miljörelaterade skatter. Nedsättning av eller befrielse från skatterna utgör i flertalet definitionsmässigt statligt stöd.

För energiprodukter (olika bränslen och elektrisk kraft) som omfattas av energiskattedirektivet gör de nya miljöskyddsriktlinjerna det möjligt för medlemsstaterna att ge skattenedsättningar i den utsträckning som direktivet tillåter, så länge företagen i vart fall betalar en skatt som minst motsvarar den minimiskattenivå som ställts upp i direktivet. Respekteras minimiskattenivån anses kraven på proportionalitet och nödvändighet vara uppfyllda. I dessa fall är vidare kommissionens allmänna gruppundantagsförordning<sup>8</sup> tillämplig. Detta innebär att någon skyldighet att i förväg anmäla åtgärderna till kommissionen för

<sup>7</sup> Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd, EUT C 82, 1.4.2008, s. 1, Celex 52008XC0401(03).

<sup>8</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning), EUT L 214, 9.8.2008, s.3, Celex 32008R0800.



statsstödsgranskning inte finns. Vissa regler om informationsskyldighet och årlig rapportering av stödordningarna finns dock.

Miljöskyddsriktlinjerna reglerar även de fall skattenedsättningen avser en skatt på bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet eller om skatten på bränslen eller elektrisk kraft inom energiskattedirektivet understiger minimiskattenivåerna enligt detta direktiv. I sådana fall måste medlemsstaten visa att nedsättningen är nödvändig och proportionell för att den ska godkännas. Miljöskyddsriktlinjerna innehåller detaljerade bestämmelser för hur denna prövning ska gå till. Generellt kan sägas att det bedöms vara svårt att få en skattenedsättning som underskrider minimiskattenivåerna godkänd enligt de nya riktlinjerna.

Elektrisk kraft som förbrukas ombord på fartyg kan antingen framställas i en hjälpmotor ombord som drivs med diesel eller tjockolja, eller genom landström.

Bränsle som förbrukas i fartyg, när dessa inte används för privat ändamål, är befriat från energiskatt och koldioxidskatt (se 6 a kap. 1 § 3 LSE). Detta gäller såväl för fartygets framdrift som för framställning av elektrisk kraft. Skattefriheten följer av den tvingande regleringen i artikel 14.1 c i energiskattedirektivet, som grundar sig på internationella konventioner. Visst utrymme finns dock i energiskattedirektivet för att nationellt beskatta fartygsbränsle för sjöfart på inre vattenvägar eller genom bilaterala avtal med andra medlemsstater (se artikel 14.2 respektive artikel 15.1 f i energiskattedirektivet). Sverige har inte utnyttjat dessa möjligheter. För landström tas dock energiskatt ut efter den generella skattenivån, som f.n. uppgår till 28,2 öre per kWh (18,6 öre per kWh i norra delarna av landet). Landström är alltså skattemässigt missgynnat i förhållande till elektrisk kraft som framställs i en hjälpmotor.

Reglerna om energiskatt på elektrisk kraft finns i 11 kap. LSE. Huvudregeln i LSE är att leverantören av den elektriska kraften är skattskyldig. De administrativa reglerna för redovisning av energiskatten på elektrisk kraft bygger i dag huvudsakligen på en nettoredovisning av skatten. Detta innebär att den skattskyldige i skattedeklarationen redovisar energiskatt för viss användning efter den nivå som gäller enligt 11 kap. 3 § LSE. Tre olika skattenivåer finns i dag.

För elektrisk kraft som används i vissa verksamheter har dock särskilda regler om bruttoredovisning införts. Den skattskyldige får i dessa fall göra avdrag i sin deklaration för skatt på elektrisk kraft som levererats för viss användning. Det rör sig om den skattskyldiges egen förbrukning, försäljning mot försäkran eller leverans till en skattebefriad förbrukare (se närmare 11 kap. 9 § LSE). I 11 kap. 12 och 13 §§ LSE finns också regler om att förbrukaren av elektrisk kraft, som levererats efter en viss skattesats med stöd av 11 kap. 3 § LSE, i efterhand kan få återbetalning av hela eller delar av den betalade energiskatten.

**Skälen för förslaget:** Det är angeläget att söka begränsa olika typer av emissioner från den yrkesmässiga sjöfarten. En åtgärd är att stimulera en ökad användning av landström, då det bedöms vara en effektiv metod för att sänka utsläppen från fartyg i hamn. Bränslen som används i den yrkesmässiga sjöfarten är skattebefriade, vilket bl.a. innebär att ingen skatt tas ut på det bränsle som används för att framställa elektrisk kraft i en hjälpmotor. Vad gäller landströmmen tas i dag energiskatt ut efter den

generella skattenivå som gäller för förbrukning av elektrisk kraft, f.n. 28,2 öre/kWh. I syfte att skapa ett incitament till en ökad användning av landström bör därför energiskatten på sådan elektrisk kraft sänkas.

Landström används av såväl båtar som skepp både vid privat användning och yrkesmässig drift. De största miljövinsterna uppstår om fartyg som i dag framställer sin elektriska kraft genom en hjälpmotor ges del av skattelättnaden för landström. Det rör sig normalt om skepp i yrkesmässig sjöfart. Därför bör skattelättnaden begränsas till sådan användning. För att främja användningen av högre spänningsnivåer, och därmed öka effektiviteten i elöverföringen, bör endast överföring av elektrisk kraft vid en spänning om minst 400 volt omfattas av skattelättnaden. En sådan begränsning minskar också riskerna för skatteundandraganden genom att den elektriska kraften används för annat ändamål. Anledningen till detta är att 400 volt normalt inte kan användas för belysning, drift av teknisk utrustning eller för uppvärmning. Normal trefas elektrisk kraft har en spänning som uppgår till maximalt 380 volt. För att omvandla 400 volt till en användbar 380 volt krävs en transformator, vilket innebär en större investering.

En förutsättning för att energiskatten över huvud taget ska kunna sänkas är att åtgärden är förenlig med statsstödsreglerna. I syfte att förenkla lagstiftningsprocessen bör skattenedsättningen utformas på ett sådant sätt att gruppundantagsförordningen på statsstödsområdet är tillämplig och ett snabbt ikraftträdande av förslaget underlättas. Sänkningen av energiskatten på landström bör därför utformas på sådant sätt att aktuell minimiskattenivå enligt energiskattedirektivet respekteras. Minimiskattenivån för yrkesmässig användning av elektrisk kraft motsvarar 0,5 öre per kWh. Energiskatten på landström bör därför sänkas till denna nivå. I och med att en sådan lösning väljs behöver inte förslaget anmälas till kommissionen för statsstödsgranskning innan det kan genomföras.

Då det saknas stöd i energiskattedirektivet för att ge skattenedsättning för landström krävs att rådet, på förslag från kommissionen, meddelar ett s.k. artikel 19-undantag. En sådan ansökan bör snarast lämnas in till kommissionen för prövning så att rådet kan besluta i ärendet. Det bedöms att rådet kan besluta om ett artikel 19-undantag i sådan tid att riksdagen kan beakta det vid sin prövning av förslaget och att skattenedsättning kan träda i kraft den 1 juli 2010.

I dag sker huvuddelen av redovisningen av energiskatten på elektrisk kraft genom nettoredovisning i den skattskyldiges deklaration. En lägre skattesats än den generella energiskattenivån gäller för elektrisk kraft som förbrukas i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen eller vid yrkesmässig växthusodling (se 11 kap. 3 § första stycket 1 LSE). När det gäller sådana leveranser av elektrisk kraft finns det inte några regler som medför att en förbrukare som har lämnat felaktiga uppgifter om sin verksamhet till leverantören kan bli skattskyldig vid ett sådant förfarande. Detta innebär att leverantören har det fulla ansvaret gentemot staten för att alla omständigheter kring leveranserna till den lägre skattesatsen är uppfyllda.

Leverantören har således t.ex. ansvar för att förbrukaren bedriver industriell verksamhet. I praktiken försöker leverantörerna skydda sig genom att ha avtal med förbrukarna om att dessa blir skyldiga att ersätta

vad leverantören kan krävas av staten på grund av felaktiga uppgifter från förbrukarna. Detta är visserligen en ordning som på sikt bör söka ändras till ett system som fritar de skattskyldiga från den risken och som samtidigt är acceptabelt från andra utgångspunkter. Den skattenedsättning som nu föreslås för landström bedöms dock omfatta ett begränsat antal fall av leveranser av elektrisk kraft. Administrationen av denna skattenedsättning bör därför åstadkommas på samma sätt som den lägre energiskattesatsen för elektrisk kraft som förbrukas i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen eller vid yrkesmässig växthusodling. Det rör sig alltså om en nettoredovisning av det lägre skattebeloppet 0,5 öre per kWh i den skattskyldiges energiskattedeklarationen.

Förslaget föranleder ändringar i 11 kap. 3 § LSE och föreslås träda i kraft den 1 juli 2010.

## 5 Konsekvenser

### 5.1 Miljöeffekter

Sjöfartens dieselmotorer släpper ut stora mängder av svavel- och kväveoxider samt partiklar. När utsläppen sker i hamnstäder bidrar de till hälsoproblem för befolkningen och även till försurning, övergödning och skador på byggnader. Förutom dessa föroreningar ger fartygsbränslen upphov till utsläpp av växthusgaser, främst koldioxid, samt olika kolväten. Kolväten bidrar tillsammans med utsläppen av kväveoxider till att marknära ozon bildas. Utsläppen av kväveoxider och partiklar ger problem att klara de miljö kvalitetsnormer för dessa utsläpp som lagts fast i bl.a. Göteborg och Stockholm. IVL Svenska Miljöinstitutet (IVL) har gjort en uppskattning av miljönyttan av befintliga anslutningar till landström i Sverige<sup>9</sup>.

För att kunna göra en miljöbedömning är det viktigt att uppskatta mängden elektrisk kraft som används som landström samt den mängd bränsle som sparas genom att fartygens diesel eller tjockoljedrivna hjälpmotorer inte körs. Det behöver även bedömas vilken typ av bränsle det är som ersätts i dessa fall. Haven kring Sverige är s.k. Sulphur Emission Control Areas (SECA), där den högsta tillåtna svavelhalten i bränslen som får användas för närvarande är 1,5 viktprocent. Fartyg som använder bränsle med en svavelhalt under 0,5 viktprocent får en viss rabatt på den svenska farledsavgiften. Från den 1 januari 2010 får inom EU endast bränsle med en svavelhalt under 0,1 viktprocent användas om fartyget ligger i hamn under längre tid än två timmar. Det s.k. svaveldirektivet<sup>10</sup> föreskriver även att landström kan användas som ett alternativ till det lågsvavliga bränslet.

<sup>9</sup> Anslutning av fartyg till landel i Sverige. En kortfattad miljönyttoanalys. IVL rapport 2009.

<sup>10</sup> Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG, EUT L 121, 11.5.1999, s. 13, Celex 3199L0032.

Användningen av landström från befintliga anslutningar i Sverige motsvarar i dag 8,7 miljoner kWh. Detta innebär, enligt IVL, att utsläpp från fartygsbränsle årligen har minskat med 11 ton svaveldioxid, 121 ton kväveoxider, 1,2 ton partiklar samt 6 000 ton koldioxid. Som en jämförelse kan nämnas att de totala utsläppen av kväveoxider från sjöfarten i Göteborg är ca 1 500 ton per år. De minskade utsläppen av kväveoxider är således betydande, trots att det i dagsläget är få fartyg som använder landström. Minskningen av koldioxidutsläpp med 6 000 ton motsvarar den mängd koldioxid som årligen 2 400 personbilar ger upphov till.

Eftersom den nuvarande användningen av landström gäller för ett fåtal fartyg är potentialen till utsläppsminskningar dock mycket större. Mot bakgrund av en rapport från Entec UK Environment and Engineering Consultancy<sup>11</sup> kan det uppskattas att tre procent av de 2,6 miljoner m<sup>3</sup> fartygsbränsle som årligen säljs i Sverige används i hamn. I sådana fall erhålls en potentiell användning av landström om drygt 300 miljoner kWh.

Det är emellertid inte realistiskt att alla hamnar och fartyg byggs om för anslutning till landström. Om man antar att 20 procent av mängden sålt fartygsbränsle kan ersättas med landström, ökar användningen till 60 miljoner kWh per år. Vid ett sådant scenario bedöms utsläppen minska sjufalt, enligt IVL:s uträkningar, jämfört med nuvarande användning av landström. Det rör sig om årliga minskningar med 76 ton svaveldioxid, 830 ton kväveoxider, 8,4 ton partiklar samt 42 000 ton koldioxid.

## 5.2 Samhällsekonomiska effekter

Minskade utsläpp av föroreningar när landström används innebär lägre kostnader för samhället. Dessa kostnader är svåra att uppskatta även om det finns metoder utvecklade för kostnadsvärdering av utsläpp, t. ex. inom ExternE projektet<sup>12</sup>. Utifrån kostnadsvärderingar inom detta projekt har IVL Svenska Miljöinstitutet (IVL) beräknat kostnadsbesparingar för samhället när utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och partiklar minskar<sup>13</sup>.

Enligt IVL sparar samhället 11 miljoner kronor när nuvarande användning av landström ersätter fartygsbränsle (beräknat för en stad med ca 500 000 invånare). Om användningen av landström ökar till 60 miljoner kWh per år beräknar IVL besparingen till 75 miljoner kronor. Dessa kostnadsberäkningar är dock mycket osäkra.

Den externa kostnaden för utsläpp av växthusgaser beror på värderingen av utsläpp av koldioxid, vilken är mycket osäker. Ett flertal värden kan användas, från 14 öre till extremvärdet 150 öre, allt per kg

<sup>11</sup> Whall, C., mfl, Quantification of emissions from ships associated with ship movements between ports in the European Community, Final Report, Entec UK Limited, 2002.

<sup>12</sup> Externalities of Energy – A Research Project of the European Commission.

<sup>13</sup> Anslutning av fartyg till landel i Sverige. En kortfattad miljönyttoanalys. IVL rapport 2009.

koldioxid<sup>14</sup>. Inom detta intervall beräknar IVL den årliga externa kostnadsbesparingen till 0,85–9 miljoner kronor vid dagens användning av landström. Om användningen ökat till 60 miljoner kWh landström beräknar IVL den årliga externa kostnadsbesparingen till mellan 6 och 60 miljoner kronor. För bedömningen spelar det ingen roll om s.k. grön elektrisk kraft eller elektrisk kraft från kolkraftverk ersätter det fossila fartygsbränslet. Anledningen är att den fossila elproduktionen ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Om utsläppen av växthusgaser ökar från fossil elproduktionen till landström krävs att utsläppen av växthusgaser minskar från någon annan anläggning inom handelssystemet. De totala utsläppen ökar således inte utan det sker en omfördelning av utsläppen inom handelssystemet.

Även andra än ovan nämnda kostnader undviks med anslutning av landström. Det rör sig t ex om kostnader relaterade till hälsoeffekter från buller samt påverkan av luftföroreningar på gröda, ekosystem och byggnader.

### 5.3 Offentligfinansiella effekter

Intäkterna från energiskatt på den elektriska kraft som används som landström är i dagsläget ca 2,5 miljoner kronor (räknat på att användningen av landström motsvarar 8,7 miljoner kWh).

Jämfört med nuvarande regler bedöms bruttoskatteintäkterna genom förslaget minska med drygt en miljon kronor 2010 (halvår) och ca 2,5 miljoner 2011 (helår). När fartygsbränslet efter hand ersätts med nytillkommande landström innebär det ingen ytterligare minskning av skatteintäkterna, i stället kan minskningen bli något lägre. Anledningen är att skattebefriat bränsle ersätts med nytillkommande landström som beskattas med 0,5 öre per kWh. Vid scenariot att 60 miljoner kWh landström används beräknas skatteintäkterna till 0,3 miljoner kronor (60 miljoner kWh\*0,005 kr/kWh). Sammanlagt bedöms de offentliga finanserna således påverkas marginellt av förslaget jämfört med nuvarande regler.

### 5.4 Administrativa kostnader

Förslaget medför ett försumbart administrativt merarbete för de rederier som väljer att använda landström till sina fartyg, eftersom ersättningen för landströmmen kan erläggas i samband med betalning av hamnavgiften. Ett ökat administrativt merarbete kan komma att uppstå för hamnen eftersom hamnen ska debitera rederiet för mängden nyttjad landström.

Den som är skattskyldig för energiskatten på elektrisk kraft redovisar i sin deklaration energiskatt efter den skattesats som gäller för olika användningsområden enligt 11 kap. 3 § första stycket LSE. Även med en

<sup>14</sup> Se vidare Brännlund, R, Växthusgasernas samhällliga kostnad: Vilka kalkylvärden ska användas? Umeå universitet, 2009.

ökad användning av landström bedöms dock den föreslagna skattenedsättningen omfatta ett begränsat antal fall av leveranser av elektrisk kraft. Den tillkommande administrationen för de skattskyldiga bedöms därför som måttlig. I de fall där hamnen anses yrkesmässigt leverera elektrisk kraft till ett skepp blir hamnen skattskyldig i enlighet med 11 kap 5 § första stycket 2. I den mån hamnen inte redan i dag är skattskyldig för elektrisk kraft som överförs till fartygen tillkommer ett administrativt merarbete för hamnen i egenskap av skattskyldig för elektrisk kraft

Förslaget väntas inte medföra något administrativt merarbete för små företag i förhållande till större företag i form av förändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande.

Förslaget bedöms vidare endast ha ringa påverkan på Skatteverkets kostnader. Förslaget kan påverka Skatteverkets kostnader för skatterevisioner eftersom antalet företag som omfattas av en skattenedsättning ökar. Dessa bedöms kunna finansieras inom ramen för skatteförvaltningens befintliga anslag.

Förslaget bedöms inte komma att påverka antalet mål i förvaltningsdomstolarna.

## 5.5 Effekter för näringslivet

Förslaget bedöms, som nyss nämnts, endast få en försumbar påverkan på företagens administrativa kostnader. Företag som redan använder landström får en lägre skattekostnad för sin användning. Företag som i dag använder fartygsbränsle ges genom förslaget ett ekonomiskt incitament att gå över till landström genom att skattekostnaden för denna elektriska kraft blir lägre än i dag.

## 5.6 Effekter för hushållen

Förslaget kommer framför allt att påverka hushåll som befinner sig i närheten av ett hamnområde och då i form av en förbättrad närmiljö. De luftburna utsläppen från fartyg som ligger i hamn bedöms minska och så även bullret från hjälpmotorerna.

# 6 Författningskommentar

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

## 11 kap.

### 3§

Ändringen innebär att en ny *punkt 2* införs i paragrafens *första stycke*, där energiskatten sänks till 0,5 öre per kWh för elektrisk kraft som förbrukas i skepp som bedriver sjöfart, när detta ligger i hamn (landström) om spänningen på den elektriska kraft som överförs till

skepp är minst 400 volt. Genom införandet av den nya punkten ändras även numreringen av efterföljande punkter i första stycket.

För att en konstruktion ska anses som fartyg bör den i vart fall bestå av ett skrov som är manövrerbart så till vida att det ska ha självständig styrförmåga. Något krav på eget framdrivningsmaskineri finns dock inte. Begreppet skepp definieras i 1 kap. 2 § sjölagen samt i 1 kap. 6 § LSE som fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter.

Avsikten är att den lägre skattesatsen ska tas ut på landström som levereras till skepp i sjöfart. Med begreppet sjöfart bör avses att skeppet används för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, isbrytning, dykning, fiske eller annan fångst samt fartyg som används för uthyrning till allmänheten.

I *fjärde stycket* anges att skattelättnaden för landström enligt första stycket 2 inte gäller när skeppet används för privat ändamål. En motsvarande begränsning finns för fartygsbränslen i 6 a kap. 1 § 3 samt 9 kap. 3 § 1 LSE. Till stöd för tolkningen av detta begrepp finns definitionen av begreppet ”privat nöjesfartyg” i artikel 14.1 c andra stycket i energiskattedirektivet.

Skattelättnaden gäller enligt *fjärde stycket* inte heller när skeppet på ett varaktigt sätt är taget ur drift. Ett skepp bör anses vara taget ur drift på ett varaktigt sätt om det inte är utrustat på ett sådant sätt att det kan erhålla nödvändiga tillstånd för sin avsedda funktion. Vidare bör även ett skepp anses vara taget ur drift när det förtöjts på ett varaktigt sätt, t.ex. genom fast avloppsanslutning till land. Således bör inte skepp som huvudsakligen används som bostad, hotell, kontor eller lager omfattas av skattenedsättningen.