



Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Diariet

Trafikverkets remissvar gällande Ren energi inom EU – Ett genomförande av fem rättsakter (Ei R2020:02)

Trafikverkets nät och roll i lagstiftningen är oklar

Den föreslagna implementeringen av de fem rättsakterna kommer i stor utsträckning främst påverka de som idag kallas för *nätföretag* och som nu får titeln *systemansvariga*.

En fråga som är oklar är vilken rättslig ställning Trafikverkets nät har i detta sammanhang. Detta är en fråga av stor vikt för att kunna bedöma de ändringar som nu föreslås då Trafikverket inte kan följa de skyldigheter som kommer med att betraktas som *systemansvarig* enligt ellagstiftningen av både tekniska, praktiska och ekonomiska skäl.

Trafikverkets interna nät för elförsörjningen till järnvägsdriften består av starkströmsledningar med nätkoncession och utan nätkoncession. Inom det nät som försörjer tågdriften med drivmotorström (16,7 Hz) är samtliga ledningar utan koncession förutom de så kallade matarledningarna. Anledning till att koncession inte behövs på merparten av ledningarna i järnvägens kraftförsörjningssystem är pga. 15 § förordning (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (förkortad IKN-förordningen) av vilken framgår att ett internt nät inom trafikområdet för järnvägsdrift får byggas och användas utan koncession. Dock består nätet även av matarledningar som går utanför spårområdet där koncession är meddelad. Dessa ledningar är integrerade i järnvägsnätet och löper mellan Trafikverkets omformarstationer och matar uteslutande 16,7 Hz drivmotorström till tågdrift. Även hjälpkraftnätet (50 Hz) saknar koncession vilket är det nät som förser signaler, växlar, belysning och övriga infrastrukturanläggningar med el i Trafikverket anläggning.

Således består Trafikverkets nät av både koncessionerade och icke koncessionerade ledningar som är integrerade med varandra. Detta gör att den rättsliga statusen på nätet är oklar. Detta har uppmärksammats i *Nätkoncessionsutredningen* (SOU 2019:30) som lyfter fram att en koncessionsinnehavare som endast överför el för egen räkning inte anses bedriva nätverksamhet. Nätkoncessionsutredningen föreslår därför att koncessionerade ledningar som saknar externa kunder ska undantas från reglering, sk. oreglerade koncessionerade nät.



I sammanhanget ska särskilt framhållas att Skatteverket anser Trafikverket som skattskyldig för hela det aktuella järnvägsnätet såsom nätinnehavare enligt 11 kap. 5 § lag om skatt på energi (LSE) då matarledningarna med koncession anses "smitta" resterande del av nätet och bedöms således som koncessionerat nät i sin helhet. Trafikverket anses heller inte förbruka den elektrisk kraft som går till drivmotorström utan det anses tågoperatören göra i LSE:s mening. Detta leder till att Trafikverket i skatterättslig mening anses överföra el för annans räkning trots att detta inte är tillåtet för interna nät enligt IKN-förordning då en överföring på ett IKN-nät alltid sker för egen räkning.

Trafikverket har således i andra ärenden identifierat att lag om skatt på energi och ellagstiftningen inte alls harmoniserar med varandra och att olika myndigheter bedömer den rättsliga statusen av Trafikverkets nät olika.

Trafikverket har som angivits ovan heller inte ens möjlighet att följa de skyldigheter som följer av att vara nätföretag (systemansvarig) av tekniska, praktiska och ekonomiska skäl. Trafikverkets egen uppfattning är att verket inte är och aldrig har varit något nätföretag (systemansvarig) och således heller inte kommer omfattas av de skyldigheter som ankommer enligt gällande lagstiftning och de nu föreslagna ändringarna. I annat fall måste Trafikverket uttryckligen undantas från de skyldigheter som följer av de nu föreslagna ändringarna och det måste tydligt anges att Trafikverket inte är att betrakta som systemansvarig.

Trafikverket välkomnar därutöver den översyn som föreslås i avsnitt 5.27 i förslaget och vill särskilt framhålla att det är ytterst angeläget att just Trafikverkets nät och dess rättsliga status utreds och tydliggörs. De förslag som finns i Nätkoncessionsutredningen som betraktar järnvägens mataledningar som oreglerade koncessionerade nät anser Trafikverket vara ett bra sätt att skilja på en infrastrukturförvaltare av järnvägsnätet och systemansvariga.

Laddningspunkter för elfordon (avsnitt 5.25)

I förslaget framgår att systemansvariga inte får äga, utveckla, förvalta och driva laddningspunkter för elfordon. Något undantag föreslås heller inte medges i lagstiftningen. Enligt förslaget kommer en övergångsperiod att ges på två år där systemansvariga får avyttra laddningspunkterna de nu innehar (avsnitt 13.5.37).

Förslaget kan enligt Trafikverkets mening anses som ett ingripande i äganderätten då företag kommer tvingas avyttra egendom (2 kap. 15 § regeringsformen). Någon närmare förenlighet med reglerna i regeringsformen har inte övervägts eller kommenterats i förslaget. Det bör därför övervägas om de laddningspunkter som redan idag innehas av nätföretag bör undantas och att reglerna i stället bör avse nya laddningspunkter.

Ändringar av 11 kap. 7 § LSE

Förslaget avser att ändra i bestämmelsen om skattskyldighetens inträde (11 kap. 7 § LSE). Det bör uppmärksammas att det genom promemorian *Elförbrukare vid spårbunden trafik* (Fi2020/00181/S2) kommer genomföras flera ändringar i



LSE som bör beaktas och där förenlighet bör kontrolleras med aktuellt förslag då förändringarna ska träda i kraft samtidigt.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av överdirektör Bo Netz. Föredragande har varit inköpare Lars Johansson (central funktion Inköp och logistik). I den slutliga handläggningen har stf inköpsdirektör Christer Hagberg chefsjurist Charlotta Lindmark, Chefen för Underhåll Malin Holen och avdelningschef Juridik Anders Ljungberg. Samråd och sakgranskning har skett med verksjurist Carin Sandberg (Juridik), Helena Andersson (VO Underhåll), Håkan Mörtsell konsult (VO Underhåll), Lars Schillström (VO Underhåll) och Joakim Frank (VO Underhåll).

På Trafikverkets vägnar

Bo Netz
Stf Generaldirektör