

# Regeringens proposition

## 2009/10:144



Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt  
för landansluten el till fartyg i hamn

Prop.  
2009/10:144

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 31 mars 2010

*Fredrik Reinfeldt*

*Anders Borg*  
(Finansdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I syfte att underlätta en önskvärd övergång till högre andel biogas i energisystemet föreslås i propositionen ändringar av reglerna för beskattningen av biogas och andra gasformiga bränslen som levereras i rörledning. Genom de föreslagna ändringarna säkerställs att en säljare som ingått avtal om försäljning av biogas ska kunna leverera den utan att skatt betalas och att skattefriheten för biogasen alltså kan följa gasen till kunden enligt avtal.

Vidare föreslås att en definition av begreppet biogas införs i energiskattelagstiftningen. Med biogas bör förstås en vätskeformig eller gasformig produkt som framställts av biomassa och vars energiinnehåll till övervägande del härrör från produktens innehåll av metan.

Det föreslås även en nedsättning av energiskatten på elektrisk kraft som förbrukas av fartyg när dessa ligger i hamn, s.k. landström. Syftet med förslaget är att dessa fartyg, som oftast använder en hjälpmotor som drivs med olja för sin elförsörjning, i stället ska använda landström. Förslaget innebär reducerade utsläpp från fartyg i hamn, vilket minskar nedfallet av försurande ämnen. Detta är ett problem framför allt i sydvästra Sverige. Förslaget bedöms även leda till lokala miljöförbättringar bl.a. i form av minskat buller.

Energiskatten på landström sätts ner från dagens generella nivå om 28,0 öre per kWh (i norra delarna av landet 18,5 öre per kWh) till 0,5 öre per kWh. Skattenedsättningen begränsas till skepp som används för yrkesmässig sjöfart och föreslås gälla endast om skeppet har en bruttodräktighet om minst 400 och spänningen på den landström som överförs till skeppet är minst 380 volt.

Förslagen föranleder ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi och i lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Förslaget som avser landström förutsätter att Europeiska unionens råd meddelar undantag från reglerna i energiskattedirektivet. Prop. 2009/10:144

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	5
2	Lagtext .....	6
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	8
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	9
3	Ärendet och dess beredning .....	10
4	Ändrade skatteregler för biogas och andra gasformiga bränslen som levereras i rörledning .....	13
5	Definition av begreppet biogas .....	18
6	Åtgärder för att begränsa utsläpp från fartyg som ligger i hamn ....	21
6.1	Politiska mål, m.m.....	21
6.2	Möjliga åtgärder för utsläppsminskningar.....	22
6.3	Var finns det möjlighet till landström i dag?.....	22
6.4	Ändrad energibesättning för landström .....	23
7	Konsekvenser.....	28
7.1	Ändrade skatteregler för biogas och andra gasformiga bränslen som levereras i rörledning.....	28
7.1.1	Inledning .....	28
7.1.2	Miljöeffekter.....	29
7.1.3	Samhällsekonomiska effekter.....	29
7.1.4	Offentligfinansiella effekter .....	30
7.1.5	Administrativa kostnader .....	30
7.1.6	Effekter för näringslivet och för hushållen.....	30
7.2	Definition av begreppet biogas.....	31
7.3	Ändrad energibesättning för landström .....	31
7.3.1	Miljöeffekter.....	31
7.3.2	Samhällsekonomiska effekter.....	32
7.3.3	Offentligfinansiella effekter .....	33
7.3.4	Administrativa kostnader .....	33
7.3.5	Effekter för näringslivet .....	34
7.3.6	Effekter för hushållen.....	34
8	Författningskommentarer.....	34
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.1 .....	34
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.2 .....	35
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	36
Bilaga 1	Lagförslaget i promemorian Underlättande av samdistribution av biogas i naturgasnätet.....	37

Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Underlättande av samdistribution av biogas i naturgasnätet.....	39	Prop. 2009/10:144
Bilaga 3	Lagförslaget i promemorian Ny definition av begreppet biogas i lagen om skatt på energi .....	40	
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Ny definition av begreppet biogas i lagen om skatt på energi .....	41	
Bilaga 5	Lagförslaget i promemorian Skattenedsättning för landansluten elektrisk kraft till fartyg i hamn, s.k. landström .....	42	
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Skattenedsättning för landansluten elektrisk kraft till fartyg i hamn, s.k. landström .....	44	
Bilaga 7	Lagförslagen i lagrådsremissen Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn .....	45	
Bilaga 8	Lagrådets yttrande över lagrådsremissen Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn .....	49	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2010 .....	50	

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2009/10:144

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## 2.1 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 används för sjöfart och som har en bruttodräktighet om minst 400, när skeppet ligger i hamn och spänningen på den elektriska kraft som överförs till skeppet är minst 380 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 2 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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:1492.

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

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 1 kap. 9 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**9 §<sup>1</sup>**

Med biomassa förstås den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, samt den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

*Med biogas förstås ett vätskeformigt eller gasformigt bränsle som framställts av biomassa och vars energiinnehåll till övervägande del härrör från metan.*

**2 kap.**

**2 a §**

*Om både biogas och andra skattepliktiga gasformiga bränslen levereras via rörledning, ska skatt beräknas särskilt för vart och ett av bränslena.*

*Den skattskyldige får utifrån avtal eller vid egenförbrukning fördela vart och ett av bränslena mellan olika användningsområden.*

*Bränslen som inte har fördelats enligt andra stycket ska av den skattskyldige fördelas mellan olika användningsområden i förhållande till den andel av de bränslen som tillförts rörledningen av den skattskyldige eller för hans räkning.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:778.



2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1495) om  
ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 2009/10:144

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för dess lydelse enligt lagen (2009:1495) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2009:1495*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap.**

4 §

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på *metan som framställts av biomassa* och som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

I fråga om vätskeformig eller gasformig *metan* som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle gäller första stycket endast om bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009.

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på *biogas* som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

I fråga om vätskeformig eller gasformig *biogas* som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle gäller första stycket endast om bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009.

*Ändrade skatteregler för biogas och andra gasformiga bränslen som levereras i rörledning*

I samband med genomförandet av gasmarknadsdirektivet<sup>3</sup>, har frågan uppkommit om ändringar bör göras i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, för att underlätta en önskvärd övergång till en högre andel biogas i naturgasnätet. Energimarknadsinspektionen har i samråd med Skatteverket utrett denna fråga och i promemorian Underlättande av samdistribution av biogas i naturgasnätet, dnr N2007/3476/E, lämnat förslag till ändringar i LSE. Ändringarna innebär att skattefriheten för biogas ska kunna följa gasen till kunden i de fall då biogasen distribueras tillsammans med naturgas i naturgasnätet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i lagstiftningsärendet hos Finansdepartementet.

*Definition av begreppet biogas*

Dagens undantag från skatteplikt för metan som framställts av biomassa kommer att slopas och skattefriheten för detta bränsle kommer från och med den 1 januari 2011 i stället att åstadkommas genom avdrag i den skattskyldiges deklaration (se prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21, SFS 2009:1495). I samband med det lagstiftningsärendet har frågan uppkommit om det finns behov av att klargöra skattebefrielsens omfattning. Inom Finansdepartementet har därför en promemoria, Ny definition av begreppet biogas i lagen om skatt på energi, tagits fram. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2009/7810).

*Ändrad energibeskattnings för landström*

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 svaveloxider från källor på land har kunnat minska, 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 kvävedioxiderna samt partiklar. Genom en övergång till lågsvavligt bränsle

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/55/EG av den 26 juni 2003 om gemensamma regler för den inre marknaden för naturgas och om upphävande av direktiv 98/30/EG (EUT L 176, 15.7.2003 s. 57, Celex 32003L0055).

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 tjockolja 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 elnätet, 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 varken hamnar eller fartyg som trafikerar Sverige i någon större utsträckning utrustning för att tillhandahålla eller 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. 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 hemställan i skrivelse till Finansdepartementet (dnr Fi2005/2643). Även Ystad Hamn Logistik AB har i skrivelse till Finansdepartementet (dnr Fi2007/362) framfört en motsvarande begäran.

Mot bakgrund av detta har en promemoria, Skattnedsättning för landansluten elektrisk kraft till fartyg i hamn, s.k. landström, tagits fram inom Finansdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 5*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2009/7742).

I propositionen behandlas de frågor som tagits upp i ovanstående promemorior.

#### *EU-rättsliga aspekter*

Skattebefrielsen för biogas utgör ett statligt stöd enligt EU:s regler om statligt stöd och har godkänts ur statsstödsynpunkt av Europeiska kommissionen (se kommissionens beslut i statsstödsärende N 866/2006, EUT C 220/2 för biogas som bränsle för uppvärmning till och med utgången av 2012 och i statsstödsärende N 592/2006, EUT C 303/79 för biogas som drivmedel till och med utgången av 2013). De förslag till ändringar av de nationella skattereglerna som avser biogas bedöms inte vara av sådan beskaffenhet att det finns behov av att särskilt föranmäla dem till kommissionen för förnyad statsstödsgranskning.

Även skattnedsättningen för landström utgör statligt stöd i enlighet med EU:s regler. Ett statligt stöd ska normalt anmälas, notifieras, till kommissionen för granskning innan det kan träda i kraft. För att förenkla administrationen av enklare stödåtgärder har dock kommissionen antagit

en förordning om gruppundantag för vissa statliga stöd<sup>4</sup>. Genom förordningen undantas vissa stöd från kravet på förhandsgodkännande. En skattenedsättning som innebär att energiskattedirektivets<sup>5</sup> minimiskattenivå iaktas faller under gruppundantagets tillämpning. Någon föransökan eller godkännande i statsstödhänseende är alltså inte nödvändig i detta fall eftersom den föreslagna skattesatsen respekterar minimiskattenivån.

Då det saknas stöd i energiskattedirektivet för att ge skattenedsättning för landström krävs att Europeiska unionens råd, på förslag från Europeiska kommissionen, meddelar ett undantag i enlighet med artikel 19 i direktivet (ett s.k. artikel 19-undantag). Regeringen har den 4 mars 2010 lämnat in en sådan ansökan till kommissionen för prövning så att rådet kan besluta i ärendet.

Regeringen gör bedömningen att någon anmälan av förslagen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter<sup>6</sup> inte är nödvändig. *Kommerskollegium* delar den bedömningen i sitt remissyttrande över förslaget om landström.

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 18 februari 2010 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*.

I förhållande till lagrådsremissen har vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

<sup>4</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).

<sup>5</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).

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034).

#### 4 Ändrade skatteregler för biogas och andra gasformiga bränslen som levereras i rörledning

Prop. 2009/10:144

**Regeringens förslag:** Om både biogas och andra gasformiga bränslen levereras via rörledning, ska skatt beräknas särskilt för vart och ett av bränslena. Den skattskyldige får utifrån avtal eller vid egenförbrukning fördela vart och ett bränslena mellan olika användningsområden. Bränslen som inte har fördelats på detta sätt ska av den skattskyldige fördelas mellan olika användningsområden i förhållande till den andel av respektive bränsle som tillförts rörledningen av den skattskyldige eller för hans räkning.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

**Promemorians förslag** innebär en annan författningsteknisk lösning än regeringens förslag för att åstadkomma att skattefriheten för biogas kan komma kunden till godo i enlighet med avtal.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser har tillstyrkt att den levererade gasmängden skattemässigt bör kunna fördelas utifrån avtal mellan leverantören och mottagaren i stället för utifrån den gasblandning som faktiskt levereras till mottagaren. Ett fåtal remissinstanser har synpunkter på hur skattereglerna författningstekniskt bör utformas för att åstadkomma detta. Enligt *Svenskt Näringsliv*, *Svensk Energi*, *Svenska Gasföreningen*, *Svenska bioenergiföreningen (Svebio)* och *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* bör ändringarna omfatta samtliga svenska gasnät i vilka samdistribution sker, snarare än enbart naturgasnätet. *Miljööverdomstolen* anser att lagtexten är otydlig i fråga om hur fördelningen ska ske med utgångspunkt från den volym av respektive gaskomponent som leverantören tillfört systemet. *Svea hovrätt* förordar att gasvolymerna knyts till tryck- och temperaturvillkor. *Statens Energimyndighet* påpekar att användningen av begreppet konsument i förslaget kan leda till begreppsförvirring, eftersom innebörden delvis är annorlunda i den allmänna konsumentlagstiftningen. *Ekonomistyrningsverket* efterfrågar en uppskattning av i hur stor utsträckning som biogas-användningen kommer att öka som resultat av förslaget och vilken inverkan detta har på miljön. *Naturvårdsverket* saknar en miljökonsekvensanalys som visar den ökade risken för metanförluster i samband med uppgraderingen av biogasen. Även *Verket för näringslivsutveckling (NUTEK)* och *Näringslivets Regelnämnd (NNR)* efterfrågar en konsekvensanalys, fast med inriktning på förslagets effekter för företagen. Dessa instanser saknar särskilt uppgifter om de ökade administrativa kostnader som väntas uppkomma och hur många företag som kommer att beröras. NNR önskar även en redovisning av förslagets påverkan på företagens konkurrensvillkor samt om särskilda konsekvenser kan uppstå för små företag. Svenska Gasföreningen understryker å andra sidan att förslaget ger rättvisande konkurrensvillkor på marknaden. Svenskt Näringsliv menar att det är viktigt att tillgodose branschens önskemål om längre redovisningsperioder för att minska den administrativa bördan för företagen. *Sveriges Energiföreningars*

*Riksorganisation (SERO)* anser att mindre leverantörer bör ges möjlighet att ha kalenderår som avräkningsperiod i skattedeklarationen. Statskontoret, Svenska Gasföreningen och SERO anför att omsättningskravet för godkännande som lagerhållare bör sänkas så att mindre producenter kan bidra med biogas till naturgasnätet. *Plast- och kemiföretagen* och *Sveriges allmännyttiga bostadsföretag* framhåller att förslaget kommer att leda till en ökad efterfrågan på biogas. *Plast- och kemiföretagen* betonar att detta ställer krav på utbyggd infrastruktur för biogas, vilket kan bidra till förbättrad ekonomisk och miljömässig konkurrenskraft för den svenska basindustrin. *Svensk Energi* och Svenska Gasföreningen förordar att förslaget ges retroaktiv verkan. Enligt SERO behövs någon form av kvalitetssäkring av biogas för att rätt skatteklassning och inmatningssätt i naturgasnätet ska kunna garanteras. Vidare framför Svenska Gasföreningen, Svenskt Näringsliv, LRF, Svensk Energi, SERO och Svebio vissa synpunkter på definitionen av biogas i elcertifikatsförordningen.

**Bakgrunden till regeringens förslag:** Naturgas har använts i Sverige sedan 1985. Leverans sker via en tillförselledning under Öresund till Klagshamn söder om Malmö. Naturgasnätet sträcker sig från Trelleborg i söder till Stenungssund i norr samt i en dragning genom Småland. Gasnätet når därmed ett trettiotal kommuner i sydvästra Sverige.

Biogas och naturgas har i princip samma egenskaper och kan därför distribueras i samma rörledningssystem. I gasnätet blandas naturgas med biogas som bildats vid rötning i avfallsanläggningar, vid deponier eller i förgasningsanläggningar. Innan biogasen matas ut på naturgasnätet måste den uppgraderas för att få bort koldioxid ur gasen och få en metanhalt som är jämförbar med naturgasens. Sverige har en standard för biogas som drivmedel som bl.a. innebär en viss metanhalt samt gränsvärden för exempelvis daggpunkt, svavelväte, syrgas och partiklar. Denna standard används också för biogas som matas in i naturgasnätet. Vid uppgraderingen tillsätts gasol för att biogasen ska uppnå samma energivärde som den danska naturgas som redan finns på nätet.

Biogas och gasol transporteras till tankstation för fordonsgas eller till naturgasnätet. Transporten sker via rörledning eller via flakning, som innebär att gasen transporteras på lastbil eller tåg efter att ha komprimerats och förpackats i flaskor eller kylts ner så att den övergått till flytande form.

Den svenska biogasproduktionen uppgår i dag till ca 1,4 TWh per år och av den matas endast en mindre del ut på naturgasnätet. Resten används lokalt för uppvärmning av lokaler, till industriella processer eller som drivmedel. Ca 15 procent av biogasen facklas bort, dvs. förbränns utan att gasens energivärde nyttiggörs. Facklingen sker bl.a. i de fall biogasproducenten inte kan finna en lönsam avsättning för gasen. På naturgasnätet överförs i dag ca 11 TWh naturgas per år vilket motsvarar ungefär hälften av nätets fulla kapacitet.

Förutom naturgasnätet i sydvästra Sverige finns det ett antal lokala gasnät i Sverige. I dessa distribueras främst biogas, men komplettering behöver ske med naturgas under perioder då biogastillgången inte motsvarar efterfrågan. Lokala gasnät, med en utbredning om minst fem kilometer, finns i dag på sju orter i Mellansverige.

Såväl naturgas som biogas är energiprodukter enligt 1 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Energiprodukterna definieras genom KN-nummer, dvs. det nummer som anges i EG:s tulltaxa. Gasformig naturgas ryms under KN-nr 2711 21 00 och gasformig biogas under KN-nr 2711 29 00. Skatteplikt för dessa bränslen följer av 2 kap. 1 § första stycket 5 respektive 2 kap. 3 § LSE.

Skilda skattebelopp gäller för energiskatt och koldioxidskatt på naturgas som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg (se 2 kap. 1 § första stycket 5 a LSE) respektive annat ändamål (se punkten 5 b i detta lagrum). Skatten på biogas uppgår till samma belopp, genom tillämpning av regeln i 2 kap. 3 § andra stycket LSE om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle, som i detta fall är naturgas.

I 2 kap. 11 § första stycket 1 LSE anges dock att metan som framställts av biomassa är undantagen från skatteplikt. Skatt på biogas redovisas därför inte i skattedeklarationen i dag. Skattebefrielsen sker med stöd av artikel 16 i energiskattedirektivet<sup>7</sup> och har godkänts ur statsstödsynpunkt av Europeiska kommissionen (jfr ovan under avsnitt 3).

Riksdagen har under hösten 2009 beslutat att dagens undantag från skatteplikt för metan som framställts av biomassa ska slopas och att skattefriheten för detta bränsle från och med den 1 januari 2011 i stället ska åstadkommas genom avdrag i den skattskyldiges deklaration, se 7 kap. 4 § i dess lydelse enligt lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Regeringen utgår i denna proposition från de skatteregler som till följd av denna ändring träder i kraft den 1 januari 2011. I avsnitt 5 föreslår regeringen vidare en definition av begreppet biogas som avses att användas genomgående i LSE.

Vare sig naturgas eller biogas i gasform ryms inom den grupp bränslen för vilka det EU-harmoniserade redovisningsförfarandet tillämpas (se 1 kap. 3 a § LSE). Vem som är skattskyldig för naturgas respektive biogas i gasform regleras i stället i 4 kap. 12–15 §§ LSE. I normalfallet är den skattskyldig som efter prövning har godkänts som lagerhållare enligt 4 kap. 15 § LSE. Prövningen innebär både en lämplighetsprövning och en bedömning av att ett visst mängdkrav eller vissa förutsättningar är uppfyllda.

Lagerhållaren redovisar skatt i sin månadsvisa deklaration. Skattskyldigheten inträder i flertalet fall vid leveransen till en köpare som inte är godkänd lagerhållare eller tas i anspråk av lagerhållaren för annat ändamål än försäljning. Eftersom skilda skattesatser gäller för drivmedelsanvändning respektive annan skattepliktig förbrukning sker i deklarationen en uppdelning mellan dessa användningsområden. Lagerhållaren kan därefter i deklarationen göra avdrag för skatt med stöd av särskilda bestämmelser i LSE. En av dessa är möjligheten i 7 kap. 4 § LSE att göra avdrag för skatt på biogas som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

För bränsle som förbrukas för drift av stationära motorer och som bränsle för uppvärmning gäller en lägre beskattning vid förbrukning i

<sup>7</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).

vissa sektorer av samhället. I den mån den skattskyldige själv förbrukat detta bränsle eller sålt det till en skattebefriad förbrukare åstadkoms den lägre beskattningen genom avdrag i deklarationen (se 7 kap. 1 § första stycket 4 och 5 LSE). I annat fall har förbrukaren, utan inblandning av den skattskyldige, rätt till återbetalning av skatten (se 9 kap. 2 § LSE). Detta gäller t.ex. för företag med bränsleförbrukning inom tillverkningsprocessen i industriell verksamhet.

Skatteverket tillämpar i dag en skattemässig fördelningsprincip utifrån verkliga förhållanden när naturgas och biogas levererats via ledning (se verkets allmänna råd RSV 2002:18). Detta innebär att beskattningen vid samdistribution av olika gaskomponenter proportioneras utifrån de bränslemängder som tillförts nätet utan hänsyn till vad som avtalats mellan leverantören och mottagaren.

Regeringsrätten har i en dom den 3 december 2008 i mål nr 574-08 fastställt ett förhandsbesked från Skatterättsnämnden. Detta innebär att skatt enligt LSE ska betalas för naturgas som ingår i en sådan blandning av naturgas och från skatteplikt undantagen biogas som rent fysiskt överförs till någon som inte är godkänd lagerhållare, oavsett om leverantören i enlighet med ingånget avtal endast ska leverera biogas.

**Skälen för regeringens förslag:** Det bakomliggande syftet med skattefriheten för biogas är att stimulera användningen av detta bränsle framför naturgas och andra fossila bränslen. Därmed förbättras Sveriges möjligheter att nå målet om andel förnybar energi till 2020. I likhet med remissinstanserna anser regeringen att en säljare av biogas, som levereras via rörledning, måste kunna ingå avtal om försäljning av biogas och kunna leverera den utan att skatt betalas. Skattereglerna i LSE bör därför ändras så att skattefriheten för biogas kan följa gasen till kunden enligt avtal. Den skattemässiga bedömningen sker således utifrån avtalet och kan alltså i sådant fall avvika från de faktiska leveransomständigheterna.

Vid handel med gas som överförs genom rörledning är det svårt att spåra det fysiska flödet av gasen. Om både biogas och andra gasformiga bränslen levereras via rörledning, ska dock skatt beräknas särskilt för vart och ett av bränslena. Detta är i enlighet med Skatteverkets hittillsvarande tillämpning. Däremot anser regeringen att den skattskyldige ska ges rätt att utifrån avtal eller vid egenförbrukning fördela bränslena vart och ett för sig mellan olika användningsområden. Dessa olika användningsområden är drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg respektive för annat än sådant ändamål. Olika skattesatser gäller för respektive användningsområde, se tabell 7.1 i avsnitt 7.1.1.

Detta innebär alltså att leveransavtalet med respektive köpare läggs till grund för fördelningen av hur stor mängd biogas respektive naturgas – och i förekommande fall andra gasformiga bränslen – skattemässigt ska anses ha levererats till respektive kund. Tidpunkten för det faktiska uttaget från rörledningen saknar således betydelse. På motsvarande sätt får den skattskyldige fördela den gas som tas i anspråk av honom själv för egenförbrukning. Om en skattskyldig inte utnyttjar möjligheten att fördela bränslena enligt avtal, bör fördelningen ske genom proportionering.

Från och med den 1 januari 2011 ska en skattskyldig lagerhållare i sin deklaration redovisa skatt för såväl biogas som naturgas samt de avdrag lagerhållaren är berättigad till. När det rör sig om leveranser via



rörledning, ges nu alltså genom förslaget möjlighet att fördela mängden biogas respektive annan gas mellan användning som drivmedel och för annat ändamål, utifrån avtal mellan honom och mottagaren.

Skattefriheten för biogasen åstadkoms genom att den skattskyldige utnyttjar möjligheten till avdrag i skattedeklarationen för skatt på sådan gas. Kunden antas därefter kunna ta del av skattefriheten genom prisbildningen på biogasen. Genom förslaget kan således skattefriheten för biogasen följa gasen till kunden enligt avtal. Härigenom underlättas en önskvärd övergång till en högre andel biogas i energisystemet.

En definition av begreppet biogas i LSE föreslås i avsnitt 5 av denna proposition. Något ytterligare behov att, som *Svea hovrätt* och *SERO* anfört, reglera kvaliteten på biogasen bedöms inte föreligga.

Regeringen delar uppfattningen, som framförts av *Svenskt Näringsliv*, *Svensk Energi*, *Svenska Gasföreningen* och *Svebio*, att den skattemässiga fördelningen som föreslås bör ske i samtliga svenska gasnät. Omfattningen bör inte begränsas till att gälla endast de naturgassystem som omfattas av naturgaslagen (2005:403), eftersom lokala biogasnät i många fall är beroende av naturgas för att kunna garantera leveranssäkerhet när biogasen inte räcker till.

Den lagtekniska utformningen som föreslås av regeringen skiljer sig från den som föreslagits i promemorian. Detta beror främst på att biogas från och med den tidpunkt då de föreslagna reglerna bör träda i kraft, omfattas av skatteplikt och att skattefriheten för detta bränsle istället åstadkoms genom avdrag i skattedeklarationen.

*Statskontoret*, *Svenska Gasföreningen* och *SERO* har uttryckt önskemål om minskat omsättningskrav för att ett företag ska kunna godkännas som lagerhållare. Den som utvinner, tillverkar eller bearbetar angivna bränslen får dock godkännas som lagerhållare enligt 4 kap. 15 § första stycket 1 LSE utan något krav på viss årlig omsättning av gasformiga bränslen. Såväl naturgas som biogas omfattas av dessa bestämmelser. Regeringen finner därför inte skäl att överväga den ändring som begärts av remissinstanserna.

Enligt *Svebio* och *Kommerskollegium* är det svårt att tolka innebörden av begreppet biogas. För att klargöra begreppet föreslår regeringen i avsnitt 5 nedan en ny definition i LSE. Denna fråga har behandlats i en separat promemoria, som har remissbehandlats. De av *Svenska Gasföreningen*, *Svenskt Näringsliv*, *LRF*, *Svensk Energi*, *SERO* och *Svebio* framförda argumenten för en utvidgning av definitionen av biogas i elcertifikatsförordningen berör inte LSE och anledning saknas därför att ta upp dem i detta lagstiftningsärende.

Den period för vilken en skattskyldig lagerhållare ska redovisa skatt enligt LSE är kalendermånad, se 10 kap. 14 § skattebetalningslagen (1997:483). Regeringen finner inte att vad *Svenskt Näringsliv* och *SERO* anfört utgör skäl att frånga detta och införa längre redovisningsperioder. En retroaktiv tillämpning av förslaget skulle vara praktiskt svår att genomföra och medföra en ökad administrativ börda för Skatteverket. Önskemålen från *Svensk Energi* och *Svenska Gasföreningen* om retroaktivitet bedöms därför inte som lämpliga.

Förslaget föranleder ett införande av en ny paragraf, 2 kap. 2 a §, i LSE. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

**Regeringens förslag:** En definition av begreppet biogas införs i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Med biogas förstås en vätskeformig eller gasformig produkt som framställts av biomassa och vars energiinnehåll till övervägande del härrör från produktens innehåll av metan.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Tullverket, Skatteverket, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens Energimyndighet, Svensk Energi, Svenska Gasföreningen, Svenskt Näringsliv, Svenska biogasföreningen, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU), Avfall Sverige och Affärsverket svenska kraftnät* tillstyrker förslaget.

Enligt *SIKA* är det positivt att lagen klargörs på detta område, eftersom skatten inte längre blir beroende av innehållet av metan. Det är också positivt att definitionen inte längre innehåller skrivningar om ”biologiskt nedbrytbara produkter” eftersom dessa produkter även kan inkludera sådana som inte är av biologiskt eller förnybart ursprung. *Jordbruksverket, Naturvårdsverket* och *Skatteverket* anser att det bör förtydligas att hela gasmängden ska vara biogas av förnybart ursprung. *Energimarknadsinspektionen* föreslår ett förtydligande om att biogas ska omfatta all sådan gas oberoende av vilken teknik som använts vid framställningen. *VTI, Svenska Gasföreningen, Svenska biogasföreningen* och *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* vill att även deponigas omfattas av definitionen. *Jordbruksverket, VTI* och *Svensk Energi* anför att deponigas inte alltid kommer upp i en halt om 50 procent metan. Svenska Gasföreningen, Svenska biogasföreningen, LRF och Svensk Energi föreslår att definitionen utvidgas till att även omfatta en större variation i sammansättningen av kolväten från biomassa. Härigenom skulle också tyngre kolväten, som exempelvis propan och butan, omfattas. *Avfall Sverige* anför att även definitionen av biomassa bör ändras, eftersom någon allmänt vedertagen innebörd av begreppen industriavfall och kommunalt avfall inte finns. *VTI* anser inte att det är självklart att biogas som drivmedel i sin helhet ska skattebefrias eftersom drivmedelsbeskattningen syftar till att internalisera indirekta effekter som annars inte är inkluderade i priset på drivmedlet, som miljöskador på grund av utsläpp, buller, skaderisker m.m. *Energimarknadsinspektionen* påpekar vikten av att enhetliga begrepp används för definitionen av biogas i såväl skattelagstiftningen som på andra områden. *SLU* ifrågasätter om inte också biogas som används för elproduktion bör skattebefrias. *Svenska Petroleum Institutet (SPI)* vill att definitionen på biogas ska kopplas till produktens kvalitet på samma sätt som i dag gäller för flytande drivmedel genom systemet med miljöklasser. Vidare anser *SPI* att endast metandelen i biogas bör vara skattebefriad, eftersom motsvarande synsätt tillämpas vid skattebefrielse av andelen etanol eller FAME i bensin respektive dieselolja.

**Bakgrunden till regeringens förslag:** Lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, reglerar skatter på både bränslen och elektrisk kraft. Skattereglerna är anpassade till energiskattedirektivet<sup>8</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 undantas från beskattning, antingen genom tvingande reglering eller genom att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Enligt LSE är biogas en energiprodukt och omfattas av skatteplikt. Energiprodukter definieras genom ett antal tulltaxenummer där bl. a. annat biogas inryms. Biogas består till stor del av metan men även av koldioxid och luft.

I 2 kap. 11 § första stycket 1 LSE anges dock att metan som framställts av biomassa är undantagen från skatteplikt. Skatt på biogas redovisas därför inte i skattedeklarationen i dag. Skattebefrielsen sker med stöd av artikel 16 i energiskattedirektivet och har godkänts ur statsstödsynpunkt av Europeiska kommissionen (jfr ovan under avsnitt 3).

Bestämmelsen om skattebefrielse har i huvudsak i oförändrad form funnits i den svenska energiskattelagstiftningen sedan energiskatt infördes på naturgas den 1 januari 1985 (se prop. 1984/85:64, SFS 1984:994). Begreppen metan som framställts av biomassa och biogas har i olika förarbetsuttalanden under årens lopp använts synonymt (se bl.a. prop. 1991/92:150 Bilaga I:5 s. 14 samt prop. 2006/07:13 s. 60).

Riksdagen har under hösten 2009 beslutat att dagens undantag från skatteplikt för metan som framställts av biomassa ska slopas och att skattefriheten för detta bränsle från och med den 1 januari 2011 i stället ska åstadkommas genom avdrag i den skattskyldiges deklaration, se 7 kap. 4 § i dess lydelse enligt lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Regeringen utgår i denna proposition från de skatteregler som till följd av denna ändring tillämpas från och med den 1 januari 2011.

Skattefrihet gäller således för metan som framställts av biomassa. En definition av begreppet biomassa finns i 1 kap. 9 § LSE.

**Skälen för regeringens förslag:** En ökad övergång till biogas i naturgasnätet är önskvärd (jfr ovan i avsnitt 4). Regeringen har i prop. 2009/10:41 s. 147 bedömt att skattefrihet tills vidare bör gälla för biogas som förbrukas som bränsle för uppvärmning. I samma proposition har regeringen avseende fortsatta skattelättnader för biogas som drivmedel hänvisat till att detta bör bedömas när införandet av ett kvotpliktssystem för dessa bränslen övervägs samt i samband med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet (se a.a. s. 158 f.). Regeringen finner inte nu anledning att ompröva dessa ställningstaganden och lämnar därför *VTI*:s synpunkter om att överväga viss skatt på biogas utan avseende.

Från och med den 1 januari 2011 åstadkoms skattefriheten genom avdrag i den skattskyldiges deklaration. Det är angeläget att skatte-

<sup>8</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).

reglerna är klart och tydligt utformade. I syfte att tydliggöra omfattningen av skattefriheten, så att biogasen i sin helhet skattebefrias, bör möjligheten att göra avdrag för energiskatt och koldioxidskatt gälla biogas i stället för metan som framställts av biomassa. Vidare bör en definition av begreppet biogas införas i LSE.

Biogas består till stor del av metan som framställts av biomassa men även av koldioxid och luft. Regeringen anser att även de delar som utgörs av koldioxid och luft bör omfattas av skattefriheten. För att säkerställa en god kvalitet på biogasen bör ett krav införas om att dess energiinnehåll till övervägande del ska härröra från produktens innehåll av metan. Härmed tillgodoses önskemål från *Energimarknadsinspektionen*, *VTI*, *Jordbruksverket*, *Svenska Gasföreningen*, *Svenska biogasföreningen* och *LRF* om att deponigas ska omfattas av definitionen. Sådan gas når inte alltid upp till mer än 50 procent metan beräknat efter volym, medan detta däremot är fallet vid en beräkning efter energiinnehåll. För att, som *Jordbruksverket*, *Naturvårdsverket* och *Skatteverket* efterfrågar, klargöra att ingen del av gasmängden får ha fossilt ursprung för att omfattas av skattefriheten, bör särskilt anges i definitionen att hela den skattepliktiga produkten ska ha framställts av biomassa. Detta gäller alltså inte endast den del som består av metan. Den definition som nu föreslås uppfyller enligt regeringens uppfattning de krav som bör ställas ur skatterättslig synvinkel och skiljer sig av den anledningen mot definitionerna i viss annan lagstiftning. De risker för tolkningsproblem som framhålls av *Energimarknadsinspektionen* bedöms vara små och föranleder inte till annan bedömning.

Regeringen finner inte anledning att beakta *SPI:s* synpunkt, om att en jämförelse bör göras med etanol och FAME, eftersom det i dessa fall handlar om inblandning i ett fossilt drivmedel. Det saknas anledning att, som *Avfall Sverige* framför, i det nu aktuella lagstiftningsärendet föreslå ändringar i definitionen av biomassa.

*Svenska Gasföreningen*, *Svenska biogasföreningen*, *LRF* och *Svensk Energi* anför att definitionen av biogas bör utvidgas så att även tyngre kolväten som propan och butan inkluderas. I samband med införelse av biogas på naturgasnätet behöver biogasen anpassas till den aktuella naturgaskvalitet som transporteras. Detta görs i dag genom uppgradering med gasol av fossilt ursprung. När termisk förgasning av biomassa kommer till stånd kan även propan framställas av biomassa och användas som tillsats i stället för gasol. Den inmatade biogasen på naturgasnätet blir då till 100 procent förnybar, vilket är ett mål som producenter av biogas eftersträvar. Regeringen finner för närvarande inte skäl att utvidga definitionen på det sätt som instanserna önskat, men avser att följa den framtida utvecklingen på området.

*SLU* ifrågasätter anledningen till att skattefriheten endast gäller biogas som förbrukats eller sålts som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning och inte biogas för elproduktion. Bränsle som förbrukas för elproduktion anses dock vara förbrukad antingen som motorbränsle eller för uppvärmning beroende på teknikval och omfattas således av skattefrihet.

Förslaget föranleder ändringar i 1 kap. 9 § LSE samt i 7 kap. 4 § lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. De föreslagna ändringarna bör träda i kraft och börja tillämpas vid samma

tidpunkt som dagens undantag från skatteplikt för biogas slopas och skattefriheten i stället åstadkoms genom avdrag i den skattskyldiges deklaration. Detta innebär att ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Detta åstadkoms lagtekniskt genom en ändring i den redan av riksdagen beslutade ändringslagen.

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

### 6.1 Politiska mål, m.m.

Fartyg som ligger i hamn använder ofta stora mängder elektrisk kraft för belysning, värme och drift av utrustning ombord. Denna elektriska kraft framställs vanligtvis genom att motorer som drivs med dieselolja eller tjockolja 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 städerna och utsläppen påverkar därför hälsan för många omkringboende. Utsläppen bidrar till att ett par hamnstäder har svårt att nå de miljökvalitetsnormer som anges i förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Även arbetsmiljön på fartyget påverkas negativt av bränsleanvändningen ombord.

En central fråga i regeringens miljö- och sjöfartspolitik är att minska utsläppen från sjöfarten. 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 16 nationella mål för miljökvaliteten 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 miljökvalitetsmålen nås. Regeringen har i propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170 s. 165 f.) framhållit att användningen av landström bör gynnas och att regeringen avser att undersöka möjligheterna att skattebefria sådan elektrisk kraft.

Kommissionen rekommenderar medlemsstaterna att främja landström till fartyg i gemenskapshamnar<sup>9</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

<sup>9</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).

EU:s sjöfartspolitik fram till 2018<sup>10</sup> understryks vikten av att främja en ökad användning av landström. Inom EU pågår arbeten på olika områden för att underlätta att så sker.

Prop. 2009/10:144

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.

## 6.2 Möjliga åtgärder för utsläppsminskningar

För att minska påverkan av miljön i hamnens närområde kan olika åtgärder vidtas. En möjlig lösning är att förlägga nya hamnar utanför centralorterna. 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 i stället går över till att använda landström kan hjälpmotorerna stängas av och utsläppen upphöra. Därutöver bidrar en sådan åtgärd till att reducera buller i hamnarna.

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 28,0 öre per kWh (18,5 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.

## 6.3 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. Öresunds-färjorna 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 även för en utbyggnad av landström. Göteborgs Hamn AB avser att bygga ut möjligheten till land-

<sup>10</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).

ström så att den ska kunna erbjudas till s.k. ro/ro-fartyg och ytterligare färjor. I de av Stockholms Hamn AB ägda hamnarna i Värtan, Nynäshamn, Kapellskär samt i Norvik förbereds för landström. Även i Malmö, Trelleborg, Ystad och Karlskrona pågår förberedelser för landström.

#### 6.4 Ändrad energibesättning för landström

**Regeringens förslag:** Energiskatten sänks till 0,5 öre per kWh för elektrisk kraft som förbrukas i skepp som används för sjöfart och som har en bruttodräktighet om minst 400, när skeppet ligger i hamn och spänningen på den elektriska kraft (landström) som överförs till skeppet är minst 380 volt. Sänkningen gäller dock inte när skeppet används för privat ändamål, är upplagt eller på ett varaktigt sätt är taget ur trafik.

Den lägre skattesatsen åstadkoms genom att leverantören av landström 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.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I förhållande till promemorian har spänningssgränsen på den elektriska kraft som överförs till skeppet justerats och ett krav på viss bruttodräktighet införts. Vidare har ikraftträdandet ändrats från den 1 juli 2010 till den 1 januari 2011.

**Remissinstanserna:** *Kommerskollegium, Skatteverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Östergötland, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Tillväxtverket, Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Statens Energimyndighet, Stockholms kommun, Helsingborgs kommun, Malmö kommun, Göteborgs kommun, Skogsindustrierna, Svensk Energi, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenskt Näringsliv, Förbundet Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Transportindustriförbund, Ystads kommun, Göteborgs Hamn, Skärgårdsredarna och Viking Line* tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget om skattenedsättning. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser dock att en differentierad skattenedsättning utifrån den överförda elektriska kraftens spänning bör införas. En del av remissinstanserna framför synpunkter om förslagets detaljutformning. *Skatteverket* och *Länsstyrelsen i Stockholms län* tycker att gränsen för spänningsnivån bör höjas för att säkerställa att mindre skepp undantas från skattenedsättningen. *Kommerskollegium* anser att nivån på spänningen i stället bör sänkas till 380 volt i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan jämförbara skepp. *Förbundet Sveriges Hamnar* och *Viking Line* vill också att nivån på spänningen sänks till 380 volt, eftersom skattenedsättningen bör vara teknikneutral och inte utesluta landströmsanläggningar som nyttjar lägre spänningsnivåer. Enligt *Sveriges Redareförening* och *Göteborgs Hamn* bör kravet på viss

spänning slopas och skattenedsättningen i stället komma att omfatta de skepp som i dag använder skattebefriad olja i yrkesmässig sjöfart. *Sveriges Redareförening* anser att om detta inte är möjligt bör den överförda effekten användas som avgränsning. *Skatteverket*, *Stockholms kommun* och *Förbundet Sveriges Hamnar* anser att kravet på viss spänning bör kompletteras med ytterligare krav för att få del av skattenedsättningen. *Skatteverket* förordar ett krav om viss bruttodräktighet. *Stockholms kommun* föreslår i stället att det ska krävas att skeppet ska bedriva viss sjöfart medan *Förbundet Sveriges Hamnar* vill att landströmmen ska ersätta elektrisk kraft som produceras genom skeppets hjälpmotorer.

**Bakgrunden till regeringens förslag:** Lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, reglerar skatter på både bränslen och elektrisk kraft. Skattereglerna är anpassade till energiskattedirektivet<sup>11</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 ett artikel 19-undantag meddelats av rådet. Medlemsstaterna är fortfarande skyldiga att anmäla nationella stödordningar, däribland skattelättnader, för granskning och godkännande av kommissionen.

Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, förkortat EUF-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 107–109 i EUF-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 snedvrída 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 införts utan kommissionens godkännande och om det inte kan godkännas i efterhand, ska stödet krävas tillbaka från stödmottagaren.

<sup>11</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 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>12</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 fall definitionsmässigt statligt stöd.

För 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>13</sup> tillämplig. Detta innebär att någon skyldighet att i förväg anmäla åtgärderna till kommissionen för 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 diesellojla 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 och 9 kap. 3 § LSE). Detta gäller såväl för fartygets framdrift som för

<sup>12</sup> Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd (EUT C 82, 1.4.2008, s. 1, Celex 52008XC0401(03)).

<sup>13</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).

framställning av elektrisk kraft ombord på fartyget. 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 energiskatt ut efter den generella skattenivån, som f.n. uppgår till 28,0 öre per kWh (18,5 öre per kWh i norra delarna av landet). Landström är alltså skattemässigt missgynnad 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. Det finns i dag tre olika skattenivåer.

För elektrisk kraft som används i vissa verksamheter får den skattskyldige dock i dessa fall göra avdrag i sin deklaration för skatt på elektrisk kraft som levererats för sådan användning. Det rör sig om den skattskyldiges egen förbrukning, försäljning mot försäkrare 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 regeringens förslag:** Det är, som flertalet remissinstanser påpekar, 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. 28,0 öre/kWh (18,5 öre per kWh i norra delarna av landet). I syfte att skapa ett incitament till en ökad användning av landström bör därför energiskatten på sådan elektrisk kraft sänkas.

Landström används av alla fartyg, såväl båtar som skepp både vid privat användning och yrkesmässig drift. De största miljövinster uppträder om fartyg som i dag framställer sin elektriska kraft genom en hjälpmotor ges del av skattelättnaden för landström. Det rör sig normalt om större 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 380 volt omfattas av skattelättnaden. Genom den valda gränsen om 380 volt undviks av *Kommerskollegium* befarade konkurrensnedvridningar mellan svenska skepp och skepp från andra länder, vilket en högre gräns skulle kunna leda till. Därmed kommer, som *Förbundet Sveriges*

*Hamnar* och *Viking Line* anför, även äldre landströmsanläggningar som i dag nyttjar 380 volt att omfattas av skattenedsättningen och en teknikneutralitet uppnås. För att åstadkomma att endast större skepp omfattas av skattenedsättningen bör, som *Skatteverket* framför, även ett krav på att skeppet ska ha en bruttodräktighet om minst 400 införas. Detta motsvarar den gräns som finns för kravet att inneha ett flertal certifikat, bl.a. internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening och internationellt föroreningscertifikat för toalettavfall, i enlighet med miljöskyddskonventionen MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships). Gränsen bedöms lämplig eftersom den innebär att den absoluta merparten av de fartyg som bedriver internationell trafik och fartyg av större storlek som bedriver nationell trafik kommer att omfattas av den föreslagna skattenedsättningen.

Regeringen anser att de nu föreslagna kriterierna i tillräckligt hög grad begränsar kretsen av skepp som bör vara berättigade till skattenedsättning. Det saknas således anledning att basera skattenedsättningen på något av de olika ytterligare kriterier som föreslås av *Sveriges Redareförening*, *Göteborgs Hamn*, *Stockholms kommun* och *Förbundet Sveriges Hamnar*.

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 därmed 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. Regeringen anser att en differentierad skattenedsättning utifrån använd spänningsnivå, som *Länsstyrelsen i Stockholms län* föreslår, skulle skapa ett administrativt merarbete för de skattskyldiga som inte står i proportion till den miljönytta som skulle uppstå. Det finns därför inte anledning att genomföra detta.

Då det saknas stöd i energiskattedirektivet för att ge skattenedsättning för landström krävs det att rådet, på förslag från kommissionen, meddelar ett s.k. artikel 19-undantag. Regeringen har den 4 mars 2010 lämnat in en sådan ansökan 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 januari 2011.

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 energiskattedeclarationen.

Förslaget föranleder ändringar i 11 kap. 3 § LSE och föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Ändrade skatteregler för biogas och andra gasformiga bränslen som levereras i rörledning

#### 7.1.1 Inledning

Huvuddelen av biogasen i naturgasnätet omfattas i dag av avtal mellan den skattskyldige och mottagaren. Utifrån dessa avtal används 90 procent av biogasen till fordon och 10 procent till uppvärmning inom hushålls- och servicesektorerna.

Det är som fordonsbränsle som den högsta betalningsviljan för gas finns. Det beror på att övriga bränslealternativ där är dyrare i förhållande till gas än de alternativ som finns för uppvärmning inom hushåll, service och industri. Betalningsviljan torde vara som högst när det rör sig om leveranser av biogas till fordon utifrån avtal mellan den skattskyldige och mottagaren. Denna högre betalningsvilja kan stärka incitamenten för att använda biogas för fordon och på sikt antas regeländringen stärka incitamenten för ökad biogasproduktion till naturgasnätet. Vid förändrade skattesatser från 2011 kan incitamenten dock förstärkas för biogas till uppvärmning inom hushåll och servicesektorn. I dessa sektorer är värdet av skatteavdraget för biogas högst. Värdet av skatteavdraget för biogas beror på skattesatserna för naturgasen. Av denna anledning antas att 90 procent av biogasen används till fordon och 10 procent till uppvärmning inom hushåll och servicesektorn även efter regeländringen. Skattesatserna för naturgas visas i nedanstående tabell.

**Tabell 7.1 Gällande och av riksdagen beslutade skattesatser för naturgas**

Prop. 2009/10:144

	2010	2011	2013	2015
<b>Uppvärmning hushåll och service</b>				
Energiskatt, kr per 1 000 m <sup>3</sup>	256	880	903	939
Koldioxidskatt, kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 256	2 259	2 316	2 409
<b>Totalt, kr per 1 000 m<sup>3</sup></b>	<b>2 512</b>	<b>3 139</b>	<b>3 219</b>	<b>3 348</b>
<b>Drivmedel</b>				
Energiskatt, kr per 1 000 m <sup>3</sup>	0	0	0	0
Koldioxidskatt, kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 348	1 581	1 853	2 409
Andel av generell koldioxidskatt, %	59	70	80	100
<b>Totalt, kr per 1 000 m<sup>3</sup></b>	<b>1 348</b>	<b>1 581</b>	<b>1 853</b>	<b>2 409</b>

### 7.1.2 Miljöeffekter

Det uppstår ingen miljöeffekt på kortare sikt eftersom regelförändringen inte ensam antas leda till kapacitetsutbyggnad av biogasproduktionen i anslutning till naturgasnätet. På sikt antas dock regelförändringen i kombination med andra styrmedel, som koldioxidbeskattning av fossila bränslen, leda till ökad produktion av biogas.

Förutom att det uppstår en reduktion av koldioxidutsläppen när biogas ersätter fossila bränslen uppstår en del andra positiva miljöeffekter. Exempelvis är det lättare för växterna att ta upp den näring som finns i den restprodukt som bildas vid rötning än direkt från gödsel. Det beror på att den del av kvävet som skulle ha gått förlorat fixeras i en form som är tillgängligt för växterna. Växtnäring från rötresten ger dessutom mindre kväveläckage, vilket därmed minskar övergödningen. Genom att exempelvis gödsel tas tillvara minskar också läckaget av metan.

När biogas används som fordonsbränsle i stället för bensin eller dieselolja minskar inte bara utsläppen av koldioxid utan även utsläppen av kolmonoxid, kväveoxider, svaveldioxid samt partiklar. Dessutom arbetar gasmotorer betydligt tystare än dieselfordon. En övergång från dieseldrift till gasdrift kan innebära att motorbullret halveras, vilket är en viktig aspekt för främst bussar i stadstrafik.

Störst effekt på koldioxidutsläppen får biogas om den ersätter bensin och dieselolja.

### 7.1.3 Samhällsekonomiska effekter

De minskade utsläpp av koldioxid som uppstår på sikt till följd av regelförändringen är svåra att uppskatta och därmed att värdera. Även andra utsläpp som kväveoxider, partiklar och svaveloxider kommer att minska när biogas används som fordonsbränsle i stället för bensin och dieselolja. Det är dock generellt svårare att bestämma hur mycket dessa utsläpp minskar, än att bestämma hur mycket koldioxidutsläppen minskar, när biogas ersätter bensin eller dieselolja.

IVL Svenska Miljöinstitutet (IVL) har studerat miljökostnaden för olika typer av bussar som kör den för bussar genomsnittliga sträckan om 9 000 mil per år. IVL värderar koldioxidutsläppen till 40 öre per kg och finner då att miljökostnaden för koldioxid är ungefär 2,7 gånger högre än

den sammanlagda miljökostnaden för kväveoxider, partiklar och svaveloxider för en dieselbuss i bästa miljöklass. IVL finner också att miljökostnaden för kväveoxider, partiklar och svaveloxider är ungefär 33 procent högre för en sådan dieselbuss än för en biogasbuss.

#### **7.1.4 Offentligfinansiella effekter**

Jämfört med nuvarande regler bedöms nettoskatteintäkterna genom förslaget minska med ca 18 miljoner kronor 2011 och framåt. Huvuddelen av biogasen i naturgasnätet omfattas i dag av avtal mellan den skattskyldiga och mottagaren. Utifrån dessa avtal används 90 procent av biogasen till fordon och 10 procent till uppvärmning inom hushåll och servicesektorn. Förändringen av nettoskatteintäkterna är beräknade utifrån nuvarande avtalsfördelning och prognos om mängd biogas i naturgasrören 2011.

#### **7.1.5 Administrativa kostnader**

Förslaget medför ett försumbart administrativt merarbete för berörda företag. F.n. finns i landet ca 220 anläggningar där biogas produceras. Av dessa är endast ett mindre antal anslutna till nät där samdistribution sker med naturgas och alltså berörs av förslaget. Detta sker för närvarande i naturgasnätet i södra och västra Sverige. Ökade krav på mätning och rapportering för ledningsinnehavarna bedöms bli begränsade.

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

Skatteverket bedöms endast få ringa ökade administrativa kostnader till följd av regeländringen. Sammantaget bedöms de eventuellt ökade kostnaderna som förslaget kan innebära för statsbudgeten inrymmas i befintliga anslag.

Förslaget bedöms inte komma att påverka antalet mål i förvaltningsdomstolarna.

#### **7.1.6 Effekter för näringslivet och för hushållen**

För konsumenterna av biogas bedöms ändringarna innebära att biogas i ökad utsträckning kan bli ett reellt alternativ till exempelvis naturgas. Det bör dock noteras att effekten av förslaget blir beroende på hur leverantören (normalt den godkände lagerhållaren) skattemässigt väljer att fördela biogasen mellan sina kunder. I vilken omfattning skattebefrielsen tillfaller konsumenten är alltså i sista hand beroende av dennes avtal med den skattskyldige.

Regelförändringarna bedöms på sikt medföra en ökad efterfrågan på biogas vilket medför förbättrade konkurrensförutsättningar för de företag som producerar biogas.

Förslaget i propositionen förtydligar endast lagstiftningen så att skattebefrielse uttryckligen omfattar hela mängden biogas och inte enbart den del som består av metan som framställts av biomassa. Förslaget har inga offentligfinansiella effekter och innebär heller inte någon ökad administrativ börda för vare sig de skattskyldiga eller för Skatteverket.

### 7.3 Ändrad energibesättning för landström

#### 7.3.1 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>14</sup>.

För miljöbedömningen 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>15</sup> föreskriver även att landström kan användas som ett alternativ till det lågsvavliga bränslet.

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

<sup>14</sup> Anslutning av fartyg till landel i Sverige. En kortfattad miljönyttoanalys. IVL rapport 2009.

<sup>15</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).

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>16</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. Vid ett antagande om att 20 procent av mängden sålt fartygsbränsle kan ersättas med landström, ökar användningen av landström 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.

### 7.3.2 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>17</sup>. Utifrån kostnadsvärderingar inom detta projekt har IVL Svenska Miljöinstitutet (IVL) beräknat kostnadsbesparingar för samhället när utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och partiklar minskar.<sup>18</sup> Kostnadsbesparingarna sker främst genom att negativa hälsoeffekter av dessa utsläpp lindras och att luftföroreningarnas påverkan på gröda, ekosystem och byggnader minskar.

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 koldioxid<sup>19</sup>. Inom detta intervall beräknar IVL ett årligt samhällsekonomiskt värde till mellan 0,85 och 9 miljoner kronor när fartygsbränsle ersätts av dagens användning av landström. Om användningen ökar till 60 miljoner kWh landström beräknar IVL det årliga samhällsekonomiska värdet till mellan 6 och 60 miljoner kronor. För

<sup>16</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>17</sup> Externalities of Energy – A Research Project of the European Commission.

<sup>18</sup> Anslutning av fartyg till landel i Sverige. En kortfattad miljönyttoanalys. IVL rapport 2009.

<sup>19</sup> Se vidare Brännlund, R, Växthusgasernas samhälleliga kostnad: Vilka kalkylvärden ska användas? Umeå universitet, 2009.



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 elproduktion som används för 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.

### 7.3.3 Offentligfinansiella effekter

Intäkterna från energiskatt på den elektriska kraft som används som landström uppgår i dagsläget till ca 2,1 miljoner kronor (räknat på att användningen av landström motsvarar 8,7 miljoner kWh). Jämfört med nuvarande regler bedöms nettoskatteintäkterna genom förslaget minska med ca 1,5 miljoner kronor 2011 (helår). Till följd av att fartygsbränslet efter hand ersätts med nytillkommande landström blir minskningen av skatteintäkterna något lägre. Anledningen är att nytillkommande landström, som beskattas med 0,5 öre per kWh, ersätter bränsle som är skattebefriat.

### 7.3.4 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. *Tillväxtverket* efterlyser närmare uppgifter om hur många företag som berörs av förslaget. Som framgår av avsnitt 6.3 finns det visserligen för närvarande endast ett fåtal landströmsanläggningar i landet, men den föreslagna skattenedsättningen bedöms innebära ett sådant incitament att antalet kommer att öka. 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 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 LSE. I den mån hamnen inte redan i dag är skattskyldig för elektrisk kraft som överförs till fartygen tillkommer ett administrativt merarbete för hamnen i dess 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 kan påverka Skatteverkets kostnader för skatterevisioner eftersom antalet företag som omfattas av en skattenedsättning ökar.

Dessa kostnader bedöms dock vara ringa. Dessa ska finansieras inom ramen för skatteförvaltningens befintliga anslag. Prop. 2009/10:144

Förslaget bedöms inte komma att påverka antalet mål i förvaltningsdomstolarna.

### 7.3.5 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. Det bör dock, som *Statens väg- och Transportforskningsinstitut* påpekar, noteras att investeringskostnader tillkommer för själva landströmsanläggningen.

### 7.3.6 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.

## 8 Författningskommentarer

### 8.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.1

#### 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 används för sjöfart och som har en bruttodräktighet om minst 400, när detta ligger i hamn (landström) om spänningen på den elektriska kraft som överförs till skepp är minst 380 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 (1994:1009) 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 som används för sjöfart. Begreppet sjöfart bör i allt fall innefatta att skeppet används för befordran av gods eller passagerare,

bogsering, bärgning, isbrytning, dykning, fiske eller annan fångst samt skepp 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 § 1–3 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 är upplagt eller på ett varaktigt sätt är taget ur trafik. Ett skepp bör anses vara upplagt eller på ett varaktigt sätt taget ur trafik om det inte är utrustat på ett sådant sätt att det kan erhålla nödvändiga tillstånd för sin avsedda funktion. Detta bör även gälla när skeppet förtöjts på ett varaktigt sätt, t.ex. genom fast avloppsanslutning till land. Således bör inte skepp som huvudsakligen används som bostad, hotell, kontor, verkstad eller lager omfattas av skattenedsättningen.

## 8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.2

### 1 kap.

#### 9 §

Genom ändringen införs i ett nytt *andra stycke* i paragrafen en definition av begreppet biogas. Det framgår genom definitionen att biogas är ett vätskeformigt eller gasformigt bränsle som framställts av biomassa och vars energiinnehåll till övervägande del härrör från produktens innehåll av metan. Med övervägande del avses här att gasen beräknat på energiinnehåll till mer än hälften ska bestå av metan som framställts av biomassa. Dock ska även produkten i sin helhet ha framställts av biomassa.

### 2 kap.

#### 2 a §

I *första stycket* slås fast att om både biogas och andra skattepliktiga gasformiga bränslen levereras via rörledning ska skatt inte beräknas på hela gasblandningen utan särskilt för vart och ett av bränslena. Att biogas enligt 2 kap. 3 § andra stycket beskattas i nivå med likvärdigt bränsle, som bör vara naturgas, saknar härvid betydelse. Uttrycket beräkningen av skatt har en vidare innebörd än själva skattesatserna och omfattar hela beskattningsordningen, som t.ex. avdragsmöjligheter. En av dessa är rätten till avdrag för skatt på biogas enligt 7 kap. 4 §.

När skattskyldigheten inträder för bränslena regleras i 5 kap. 3 § 3. De bränslemängder som den skattskyldige redovisar i sin deklaration måste motsvara de bränslemängder som den skattskyldige själv matat in i rörledningen eller någon annan tillfört rörledningen för den skattskyldiges räkning. Detta gäller även om gas tillförts rörledningen innan leverans till följd av köpeavtal skett. Avdrag för skatt på biogas får alltså inte göras för större mängd biogas än som faktiskt har tillförts rörledningen.

Det kan förekomma att en aktör bedriver verksamhet som innefattar leverans av aktuella gaser i icke sammankopplade distributionsnät. Det bör vid tillämpningen av paragrafen inte krävas att rörledningarna i näten är fysiskt sammanlänkade. Det är alltså möjligt för den skattskyldige att, under förutsättning att övriga villkor enligt paragrafen är uppfyllda, fördela gaserna mellan olika icke sammankopplade rörledningar.

*Andra stycket* reglerar det fall, som torde bli allt mer vanligt på marknaden, där den skattskyldige har ingått ett köpeavtal med mottagaren av gasleveransen från rörledningen. Detta avtal kan reglera dels vilken typ av gas som kunden vill ha och därmed skattemässigt ska anses ha fått levererad, dels användningsområdet för levererad gas. Den angivna fördelningen får även göras av den skattskyldige när det gäller hans egenförbrukning av gas.

Om inte avtal finns för hela den gasmängd som den skattskyldige levererar via rörledning, anges i *tredje stycket* att fördelning av resterande mängder av respektive gas ska ske mellan olika användningsområden i förhållande till den andel av respektive bränsle som tillförts rörledningen av den skattskyldige eller för hans räkning.

I det fall en förbrukare, utan inblandning av den skattskyldige, har rätt till återbetalning av skatt enligt 9 kap. 2 §, gäller detta endast skatt som faktiskt betalats för bränslet. En förbrukare kan alltså endast kräva återbetalning av skatt på naturgas som levererats till honom (enligt avtal eller i avsaknad av avtal via proportionering). Skattefrihet för den biogas som anses ha levererats till honom har redan uppnåtts genom den skattskyldige leverantörens avdrag i sin skattedeklaration.

### 8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

#### **7 kap**

##### *4 §*

Genom ändringen i paragrafen används det nya begreppet biogas, som definieras i 1 kap. 9 §.

I propositionen Hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (prop. 2009/10:164) föreslås en ändring av ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna i SFS 2009:1495 för bland annat bestämmelsen i 7 kap. 4 § andra stycket, så att tillämpningen av den bestämmelsen skjuts upp från den 1 januari 2011 till den 1 januari 2012. En samordning förutsätts ske mellan de båda förslagen.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap 2 § och 5 kap 3 a § lagen (1994:1776)  
om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap**

2 §<sup>20</sup>

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1-3 eller enligt 1 a § gäller angivna skattebelopp bränslets volym vid en temperatur av 15°C. Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en annan temperatur får volymen räknas om till 15°C. Om skattskyldighet inträder vid leverans till en köpare som inte är registrerad som skattskyldig för bränslen, får dock omräkning göras endast om detta särskilt avtalats mellan säljaren och köparen. För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 5 ska de angivna skattebeloppen beräknas på volymen vid en temperatur av 0°C och ett tryck av 101,325 kilopascal. För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 5 ska de angivna skattebeloppen beräknas på volymen vid en temperatur av 0°C och ett tryck av 101,325 kilopascal.

*Om gas som levereras genom rörledning består av en blandning av komponenter som beskattas på olika sätt, ska skatten beräknas särskilt för var och en av de ingående skattepliktiga komponenterna.*

**5 kap.**

3 a §

*Om en leverantör från ett naturgassystem levererat gas av olika slag eller gasblandningar som består av olika komponenter, och dessa ska beskattas på olika sätt får leverantören fritt fördela volymerna av respektive gas eller komponent till uttagpunkterna på naturgassystemet.*

*Fördelningen ska ske med utgångspunkt från den volym av respektive gas eller komponent*

*som leverantören tillfört naturgassystemet. Första stycket gäller endast sådan naturgassystem som omfattas av naturgaslagen (2005:403) och som används för överföring av både naturgas och metan som framställts av biomassa.*

*Fördelningen får ske för som längst en hel kalendermånad eller, för den som är skattskyldig, en hel redovisningsperiod. Vid fördelningen får beaktas sådan gas som leverantören tillfört naturgassystemet till och med den kalendermånad respektive redovisningsperiod i vilken gasen levererats till uttagpunkterna.*

# Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Underlättande av samdistribution av biogas i naturgasnätet

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 2

## *Remissinstanser som har yttrat sig*

Svea hovrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Domstolsverket, Kommerskollegium, Statens fastighetsverk, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Boverket, Vägverket, Konkurrensverket, Affärsverket svenska kraftnät, Statens energimyndighet, Verket för näringslivsutveckling, Sveriges kommuner och Landsting, Svenskt Näringsliv, Lantbrukarnas Riksförbund, Föreningen Sveriges Skogsindustrier, Svensk Energi, Näringslivets Regelnämnd, HSB Riksförbund, Plast- och kemiföretagen, Svensk Svenska bioenergiföreningen, Svenska Gasföreningen, SABO, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation och Villaägarnas Riksförbund.

## *Remissinstanser som avstått från att lämna yttrande*

Riksrevisionen, Stockholms universitet, Chalmers, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Företagarna och Fastighetsägarna Sverige.

## *Remissinstanser som inte avhört*

Länsrätten i Dalarnas län, Föreningen Sveriges energirådgivare, Gröna Bilister, GRO – Gröna näringens riksorganisation, SKGS, Svensk Vindkraft och Sveriges Konsumenter.

# Lagförslaget i promemorian Ny definition av begreppet biogas i lagen om skatt på energi

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 3

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap 9 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap** 9 §<sup>1</sup>

Med biomassa förstås den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, samt den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

*Med biogas förstås en produkt som framställts av biomassa och som till övervägande del består av metan.*

---

Denna lag träder i kraft 1 januari 2011. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför dig till tiden före ikraftträdandet.



# Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Ny definition av begreppet biogas i lagen om skatt på energi

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 4

## *Remissinstanser som har yttrat sig*

Länsrätten i Dalarnas län, Kommerskollegium, Tullverket, Skatteverket, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Tillväxtverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Statens Energimyndighet, Svensk Energi, Svenska Gasföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenskt Näringsliv, Lantbrukarnas Riksförbund, Svenska biogasföreningen, Sveriges Lantbruksuniversitet, Energimarknadsinspektionen, Avfall Sverige och Affärsverket svenska kraftnät.

## *Remissinstanser som avstått från att lämna yttrande*

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Regelrådet, Skogsstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting

## *Remissinstanser som inte avhört*

Näringslivets Nämnd för regelgranskning, Skogsindustrierna, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Lantmännen energi, Institutet för jordbruks- och miljöteknik

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

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 5

## 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 hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 5

# Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Skattenedsättning för landansluten elektrisk kraft till fartyg i hamn, s.k. landström

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 6

## *Remissinstanser som har yttrat sig*

Riksrevisionen, Länsrätten i Dalarnas Län, Kommerskollegium, Tullverket, Skatteverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms Län, Länsstyrelsen i Östergötland, Länsstyrelsen i Skåne Län, Länsstyrelsen i Västra Götalands Län, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Jernkontoret, Tillväxtverket, Statens Väg och Transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Statens Energimyndighet, Stockholms kommun, Helsingborgs kommun, Malmö kommun, Göteborgs kommun, Skogsindustrierna, Svensk Energi, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenskt Näringsliv, Förbundet Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, samt Sveriges Transportindustriförbund.

## *Remissinstanser som avstått från att lämna yttrande*

Sveriges Kommuner och Landsting, Norrköpings kommun, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Regelrådet, Konjunkturinstitutet samt Riksrevisionen.

## *Remissinstanser som inte avhört*

Jernkontoret, Trelleborgs Kommun, Näringslivets nämnd för regelgranskning, Näringslivets transportråd, Sjöfartsforum, SweMin, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg samt Sveriges Skeppsmäklareförening.

## *Övriga yttranden*

Ystads Kommun, Göteborgs Hamn, Skärgårdsredarna samt Viking Line.

Lagförslagen i lagrådsremissen Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 7

2.1 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 §1**

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 med en bruttodräktighet om minst 400 som används för sjöfart, när skeppet ligger i hamn och spänningen på den elektriska kraft som överförs till skeppet är minst 380 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 2 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 angiva 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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:1492.

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 1 kap. 9 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

9 §<sup>1</sup>

Med biomassa förstås den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, samt den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

*Med biogas förstås en vätskeformig eller gasformig produkt som framställts av biomassa och vars energiinnehåll till övervägande del härrör från produktens innehåll av metan.*

**2 kap.**

2 a §

*Om både biogas och andra skattepliktiga gasformiga bränslen levereras via rörledning, ska skatt beräknas särskilt för vart och ett av bränslena.*

*Den skattskyldige får utifrån avtal eller vid egenförbrukning fördela vart och ett av bränslena mellan olika användningsområden.*

*Bränslen som inte har fördelats enligt andra stycket ska av den skattskyldige fördelas mellan olika användningsområden i förhållande till den andel av respektive bränsle som tillförts rörledningen av den skattskyldige eller för hans räkning.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:778.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 7

Härigenom föreslås att 7 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för dess lydelse enligt lagen (2009:1495) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2009:1495*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap.**

**4 §**

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på *metan som framställts av biomassa* och som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

I fråga om vätskeformig eller gasformig *metan* som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle gäller första stycket endast om bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009.

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på *biogas* som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

I fråga om vätskeformig eller gasformig *biogas* som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle gäller första stycket endast om bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009.



Lagrådets yttrande över lagrådsremissen Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn

Prop. 2009/10:144  
Bilaga 8

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2010-03-17

**Närvarande:** F.d. regeringsrådet Rune Lavin, justitierådet Ella Nyström och f.d. justitieombudsmannen Nils-Olof Berggren.

**Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn**

Enligt en lagrådsremiss den 18 februari 2010 (Finansdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i lagen (2009:1495) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av departementssekreteraren Anna Wallentin och kanslirådet Björn Strenger.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2010

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Ask, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Borg, Billström, Tolgfors, Krantz, Ohlsson

Föredragande: statsrådet Borg

---

Regeringen beslutar proposition 2009/10:144 Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn.