



Finansminister Magdalena Andersson
Energiminister Ibrahim Baylan
Miljöminister Åsa Romson
Infrastrukturminister Anna Johansson

Stockholm 2015-07-31

Hemställan om att utreda beskattning av elektricitet för elbussar

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är en del av Transportföretagen inom Svenskt Näringsliv.

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

För busstrafiken gäller däremot andra regler. Vissa biobränslen som biogas och HVO samt fossila drivmedel som naturgas är helt befriade från energiskatt enligt 7 kap. 3 och 4 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Men däremot uppgår energiskatten för elektricitet år 2015 till 29,4 öre/kWh i kommuner med normal skattesats (respektive 19,4 öre/kWh i lågskattekommuner).

Dagens skattelagstiftning innebär således att till exempel kollektivtrafikfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn inte betalar skatt på den använda energin. Elektrifierade bussar omfattas däremot inte av skattebefrielsen för elkraft.

Volvo Bussar uppger att en laddhybridbuss ger 60 procents energibesparing jämfört med en konventionell buss¹ och att den drivs med el 70 procent av sträckan.² För en helt batteridrivna elbuss uppger Volvo Bussar att förbrukningen per fordonskilometer i svenska förhållanden är 1,4 kWh.

¹ Som konventionell buss används i denna jämförelse en dieselbuss.

² <http://www3.volvo.com/investors/finrep/sr14/en/sustainabletransport/leanerandcleanersol/electromobility/electricandhybridbu/delivering-electric.html> 2015-05-12.





Energianvändning per fordonskilometer för de olika transportslagen ges i Figur 1:

Transportslag	kWh/fordonskm
Dieselbuss	4,8
Laddhybridbuss (60 % besparing)	1,92
Elbuss (80% besparing)	1,4
Spårvagn, Gbg medelvärde ³	3,15
Tunnelbana, Sthlm medelvärde	5,5
Järnväg	4,5

Figur 1: Energianvändning per fordonskilometer i stadstrafik. Uträknat medelvärde från intervall givet i originaltabellen.⁴

För laddhybriden blir förbrukningen uppdelat per energibärare därmed:

- el: 1,34 kWh/fordonskilometer
- diesel: 0,58 kWh/fordonskilometer

Notera att i det här exemplet har en laddhybrid nästan lika hög elförbrukning per fordonskilometer som motsvarande fullt elektriska buss, utan hänsyn till dieselförbrukningen.

I de flesta svenska kommuner är skatten på el år 2015 29,4 öre/kWh.⁵ Med de spårbundna transportslagen skattebefriade, blir beskattningen på el per fordonskilometer för de eldrivna transportslagen som Figur 2, utgående från förbrukningsciffrorna ovan.

Transportslag	Beskattning på el öre per fordonskilometer
Laddhybrid (endast el-delen)	39,5
Elbuss	41,2
Spårvagn	0,0
Tunnelbana	0,0
Järnväg	0,0

Figur 2: Beskattning på el, öre per fordonskilometer

Genomsnittlig beläggning för de olika transportslagen visas i Figur 3.

Transportslag	Personkm per utbudskm
Buss	11,1
Spårvagn	34,7
Tunnelbana	20,0
Tåg	49,4

Figur 3: Personkilometer per utbudskilometer, motsvarar antal passagerare per vagn. Källa "Lokal och regional kollektivtrafik 2013", Trafikanalys.

Observera att "utbudskilometer" för de spårbundna transportslagen är lika med "vagnskilometer", vilket innebär att beläggningen per fordon blir högre.

³ Uppgifter om spårvagnars förbrukning varierar, högre värden än det som används här förekommer. För den aktuella jämförelsen är dock inte spårvagnens förbrukning avgörande, då elen ändå inte beskattas för det transportslaget.

⁴ Källa: "Litteratursammanställning över kollektivtrafiksystem 2008", Trivector Traffic.

⁵ <http://www.skatteverket.se/foretagorganisationer/skatter/punktskatter/energiskatter/skattesatser.4.77dbcb041438070e0395e96.html?q=skatt+el>.

Beskattningen på el fördelad per personkilometer blir då för de olika transportslagen som Figur 4 visar.

Transportslag	Beskattning på el öre per personkm
Laddhybrid (endast eldel)	3,55
Elbuss	3,70
Spårvagn	0
Tunnelbana	0
Järnväg	0

Figur 4: Beskattning på el, öre per personkilometer.

För en laddhybridbuss med en antagen årlig körsträcka på 5000 mil blir merkostnaden på grund av elskatten jämfört med spårbunden trafik nästan 20 000 SEK per år. För en ren eldriven buss med samma årliga körsträcka blir merkostnaden 21 000 SEK per år.

Från ”Statistik om Bussbranschen 2015” hämtas uppgifter om körsträckor för de elektrifierade bussarna i Sverige 2014 och total kostnad för elbeskattning beräknas i Figur 5.

Drivmedel	Antal bussar	Total körsträcka km	Total elbeskattning SEK
Laddhybrid	221	2 505 950	990 200
Elbuss	12	351 430	145 000

Figur 5: Körsträckor och total kostnad för busstrafiken för elbeskattningen 2014. Observera att ingen skillnad här har gjorts på ladd- och icke-laddhybrid.

I dagsläget är bussbranschens totalkostnaden för skatt på el som drivmedel inte särskilt hög, vilket beror på att antalet elektrifierade bussar än så länge är lågt. Av flera anledningar finns det stora förhoppningar om att elektrifierade bussar ska göra ett mer storskaligt inträde på marknaden inom en nära framtid, varpå den totala skattekostnaden kommer att öka.

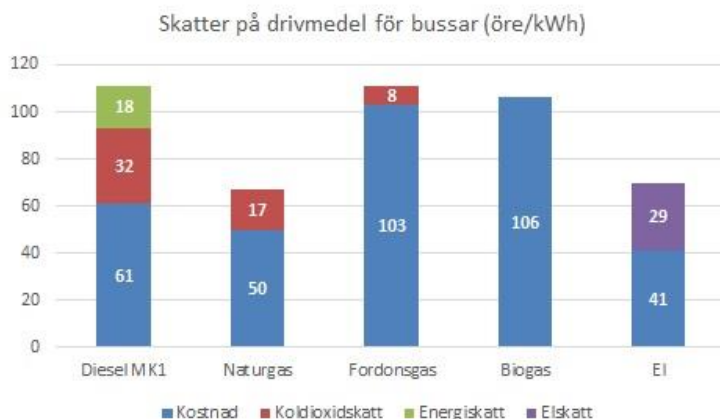
Om exempelvis en tredjedel av dagens dieslbussar ersätts av laddhybrider med oförändrad körsträcka, blir kostnaden för elbeskattning omkring 62 miljoner SEK.⁶ Detta påverkar elektrifierade bussars konkurrenskraft gentemot tunnelbana och spårväg negativt och utgör sannolikt ett hinder för att snabbt uppnå en högre andel elektrifierade bussar i den lokala kollektivtrafiken.

Det finns en mängd fördelar med att öka förekomsten av elektrifierade bussar i stadsmiljö och genom att straffa bussoperatörer med energiskatt på el bromsas introduktionen av elbussar.

Det är svårt att hitta argument för varför eldriven kollektivtrafik som utförs av bussar ska belastas av högre beskattning än eldriven kollektivtrafik på räls. Därför rekommenderas lagändringar för att likställa all eldriven kollektivtrafik utifrån skattehänseende.

Dagens ologiska energibesättning, som nedanstående diagram, Figur 6, visar är att det fossila drivmedlet naturgas, som det inte erläggs någon energiskatt för utan endast koldioxidskatt, är det billigaste fordonsbränslet idag och med de föreslagna skattehöjningarna blir det än mer fördelaktigt att använda det fossila drivmedlet naturgas. Vidare framgår av diagrammet hur högt beskattad elektricitet är jämfört med natur-, fordons- och biogas, trots att eldrivna fordon har väsentligen lägre utsläpp av koldioxid och är det drivmedel med lägst kostnad räknat öre per kWh.

⁶ Utifrån en total körsträcka för dieslbussar på 47 miljoner mil, enligt Statistik om Bussbranschen.



Figur 6. Det fossila bränslet naturgas är det mest gynnade skattemässigt sett.

Sveriges Bussföretag anser därför att ett konkurrensneutralt regelverk bör skapas för alla transportslag inom kollektivtrafiken. Ett första steg är att regelverket som gäller för tåg och spårbunden trafik samt biogas bör införas för elektriskt drivna bussar i yrkesmässig trafik. Det gäller såväl full elektriska bussar som plug-in hybrid bussar. Precis som för tåg eller annat spårbundet färdmedel bör därför även busstrafik ha möjlighet att ansöka om återbetalning av erlagd elskatt.

Ledstjärnan när regler och skattesatser utformas bör vara att öka hela kollektivtrafikens attraktivitet och locka fler resenärer att ställa den egna bilen för att resa kollektivt där detta är möjligt. Inte att skapa omotiverad skattekonkurrens mellan olika transportslag inom kollektivtrafiken.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD