

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2024-03-12
Besvaras senast
2024-03-20 kl. 12.00

Till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2023/24:719 Fartyg med bruttodr aktighet under 400

I regeringens klimathandlingsplan står att l sa följande: ”Diesel som används som marint bränsle i yrkesmässig trafik  r skattebefriat. Detta gäller såväl för fartygets framdrift som f r framställning av elektrisk kraft ombord på fartyget. Skattefriheten följer av en tvingande reglering i energiskattedirektivet, som grundar sig på internationella konventioner. Sverige tillämpar dock en skattenedsättning av energiskatten f r landström, det vill säga elektrisk kraft som förbrukas av fartyg i hamn. Skatteneds ttningen gäller fartyg i yrkesmässig trafik med en bruttodr aktighet över 400”.

Det i klimathandlingsplanen angivna skälet för skattenedsättningen  r att ”användningen av sådan elektricitet ur miljösynpunkt är mindre skadligt jämfört med att fartygen istället genererar egen elektricitet med dieselgeneratorer för att tillgodose behovet av elektricitet ombord. Ett annat är att skattenedsättningen resulterar i en mer enhetlig beskattning av inköpt el och el som produceras genom förbränning av olja ombord på fartyget.”

Något stöd f r en skattenedsättning f r landström finns inte uttryckligen i energiskattedirektivet. Det krävs därför att rådet enhälligt, på förslag från Europeiska kommissionen efter uttrycklig begäran från en medlemsstat, meddelar ett undantag i enlighet med artikel 19 i direktivet för att en sådan skattenedsättning ska kunna genomföras, något som Sverige gjort vid upprepade tillfällen sedan 2011.

I detta sammanhang är det viktigt att betona att Sverige – dock av högst oklar anledning – valt att begränsa skattenedsättningen till fartyg med en bruttodr aktighet över 400. Det betyder att majoriteten av fartygen i skärgårdstrafiken  r exkluderad från skattenedsättningen eftersom dessa faller under storleksgränsen, trots att det är just dessa fartyg som har störst potential att elektrifieras.

Tillbaka till regeringens klimathandlingsplan där det står: ”Ytterligare åtgärder bör vidtas för att stödja introduktionen av eldrivna fartyg. Det bör analyseras hur fartyg som drivs på el samt för konvertering av fartyg till eldrift kan främjas på ett effektivt sätt. Europeiska kommissionen behandlar f r närvarande en ansökan om förlängning av Sveriges befintliga nedsättning av skatten på landström f r större fartyg”.

Den 5 april 2023 underrättade svenska myndigheter kommissionen om att de önskade förlänga den nuvarande åtgärden till och med den 31 december 2027 med anledning av att Sveriges godkännande från rådet skulle löpa ut den 31 december 2023. De svenska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 19 oktober 2023, och den 24 februari fattade rådet beslut att ge Sverige fortsatt tillstånd om skattenedsättning till och med den 31 december 2027.

I sammanhanget kan vi notera att begränsningen av skattenedsättningen till att endast omfatta fartyg överstigande en bruttodräktighet om 400 har föreslagits ska sänkas flertalet gånger under årens lopp. Bland annat noterar vi att regeringen år 2016 gav Energimyndigheten ett samordningsuppdrag att tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen ställa om transportsektorn till fossilfrihet. I det arbetet togs en strategisk plan för omställningen fram under våren 2017 där ett av förslagen var följande: Inför skattenedsättning för landansluten el i hamn för fartyg med bruttodräktighet under 400 samt för laddning av batterier för eldrivna fartyg och för direktöverförd el till lindragna elfärjor.

År 2019 presenterades en rapport som beskrev vad som har hänt i samordningsuppdraget sedan den nämnda strategiska planen avrapporterades i april 2017 i vilken det noterades att ovan nämnda förslag ej adresserats.

Förslaget återfinns även upptaget i sjöfartsbranschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft från 2019 där branschen pekar på att landanslutning av el till fartyg under liggtid har stor potential för miljö- och klimatvinster. Därefter lyftes förslaget återigen i Fossilfritt Sveriges uppföljning år 2021 och 2022.

Som om det ovanstående inte vore nog fick Trafikanalys i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag dels att utreda förutsättningarna för en ökad användning av helt eller delvis eldrivna fartyg i Sverige, dels att utreda möjliga incitament för att åstadkomma en ökad användning av land- och laddström. I sin rapport i december 2022 föreslog Trafikanalys att befintlig skattereduktion för landström för större fartyg utökas till att även gälla fartyg med en bruttodräktighet som understiger 400 och som används i yrkesmässig trafik och angav som skäl till sitt förslag att mindre fartyg ofta går kortare sträckor och är en kategori som generellt lämpar sig för elektrifiering och att förslaget skulle gynna en ökad elektrifiering genom att sänka kostnaderna för elen och på så sätt likställa villkoren eftersom diesel som används i yrkesmässig trafik är skattebefriad.

I Danmark och Holland har man undantagit alla fartyg som används i kommersiell trafik, vilket resulterar i att fartygen använder betydligt mycket mindre smutsigt bränsle och nyttjar el i stället.

Med anledning av det nyligen förnyade beslutet i rådet om tillstånd för skattenedsättning önskar jag ställa följande fråga till finansminister Elisabeth Svantesson:

Varför begränsas skattenedsättningen till att endast gälla fartyg överstigandes en bruttodräktighet om 400?

.....

Jimmy Ståhl (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch