



2023-03-02

Ert dnr: KN2023/02353

kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

kn.remissvar@regeringskansliet.se

nils.elding.larsson@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående förslag till förordning om elstöd till företag

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av promemorians förslag

I promemoria redovisas Klimat- och näringslivsdepartementets förslag om elstöd till företag. Förslaget till förordning innebär att ett företag, definierat som en juridisk person eller näringsidkare, efter ansökan kan ha rätt till stöd. Att stödet lämnas till juridiska personer innebär att det kan bli aktuellt både för företag och organisationer, exempelvis stiftelser, föreningar och registrerade trossamfund. Även kommuner och regioner omfattas. I promemorian används begreppet "företag" för alla typer av sökande. Företaget behöver även vara elslutkund, dvs. vara ett företag vars köp av el avser eget bruk.

Definitionen av elslutkund, som ett företag vars köp av el avser eget bruk, innebär inte att företaget måste ha konsumerat elen. Om företagets verksamhet består i att tillhandahålla lokaler med el till hyresgäster eller motsvarande anses den el som behövs för tillhandahållandet vara använd för "eget bruk" även om den i slutändan konsumeras av hyresgästen. Så kan bli fallet för exempelvis fastighetsbolag, samfällighetsföreningar, bostadsföretag, andelshus eller hyreshus.

För rätt till stöd behöver

- företaget ha rätt att ta ut el i uttagspunkten enligt ett avtal med ett nätföretag den 17 november 2022,
- uttagspunkten finnas i något av de två sydligaste elområdena (elområde 3 och 4),



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2023-03-02

- el ha tagits ut för förbrukning i uttagspunkten någon gång under oktober 2021–september 2022, och
- eluttaget inte berättiga till elstöd enligt förordningen om elstöd till konsumenter för oktober 2021–september 2022.

Elstödet lämnas för framtida elkostnader. Beräkningen av stödets storlek utgår av praktiska skäl från mängden el som har tagits ut för förbrukning under oktober 2021–september 2022. Stöd lämnas med

- 79 öre per kilowattimme för en uttagspunkt som finns i det sydligaste elområdet (elområde 4), och
- 50 öre per kilowattimme för övriga uttagspunkter (elområde 3).

Ansökan om stöd föreslås kunna göras tidigast den 30 maj 2023 och ha kommit in till Skatteverket senast den 25 september 2023. Skatteverket ska fatta beslut om stöd senast den 31 december 2023.

Enligt promemorian finns det ett krav enligt EU:s statsstödsregelverk att en koncern inte kan få stöd med mer än 20 miljoner kronor.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Kollektivtrafiken, inklusive den långväga tågtrafiken, förbrukar el inom framförallt tre områden:

- Persontågstrafiken förbrukar omkring 1450 GWh¹ per år (år 2021),² vilket motsvarar ca 1,0 procent av den totala elförbrukningen i Sverige (140 TWh/år). Sammanlagt använder tågtrafiken och järnvägen ungefär 2 750 GWh el per år.³
- Spårväg och tunnelbana använder tillsammans 280 GWh per år (2021).⁴
- Eldrivna bussar förbrukade ca 65 GWh år 2021⁵

Trafikverket upphandlar all el till tågtrafiken och järnvägen och bör därmed vara elslutkund enligt promemorians definition. Det varierar vilka som är elslutkund för den el som används i buss-, spårvägs- och tunnelbanetraffiken mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten, trafikföretaget och kommunen. I den delvis samhällsfinansierade kollektivtraffiken förs de ökade elkostnaderna över på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Detta sker på olika sätt. I en del trafikavtal betalar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna elen. I andra betalar trafikföretaget elen för att därefter bli kompenserade av den regionala kollektivtrafikmyndigheten genom olika index. I de flesta fallen är regionen regional kollektivtrafikmyndighet.

Med tanke på regionernas ansvar för sjukvård, som bedrivs i en stor mängd lokaler, och deras ansvar för kollektivtraffiken förbrukar respektive region mycket el och har därför drabbats hårt av elprishöjningarna. Trots detta är respektive region bara berättigad till maximalt 20 miljoner kronor i elstöd. Även tågtraffiken och järnvägen, är som framgår ovan, en mycket stor förbrukare av el och har därför drabbats av de höjda elpriserna. Trots detta är Trafikverket, under förutsättning att regelverket är tillämpligt på statliga myndigheter som upphandlar el som säljs vidare till andra elanvändare, bara berättigad till maximalt 20 miljoner kr. För att dämpa prisvariationerna under

¹ Miljoner kWh

² [Energimyndighetens statistik angående energianvändning för trafik inom bantraffiken](#)

³ [Trafikverkets webbsida: Elabonnemang och elhandel, 2023-02-22](#)

⁴ [Energimyndighetens statistik angående energianvändning för trafik inom bantraffiken](#)

⁵ [Energimyndighetens statistik angående elanvändning inom vägtransporter](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2023-03-02

respektive år och mellan åren upphandlar Trafikverket finansiella prissäkringskontrakt m.m. Liknande lösningar finns sannolikt hos flera regioner, men detta innebär inte att kollektivtrafiken och tågtrafiken är opåverkade av de kraftiga elprishöjningarna.

Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att det i promemorian helt saknas resonemang om el som upphandlas av Trafikverket för användning som drivmotorström i järnvägsfordon. Vi anser att promemorians resonemang om att företaget inte måste ha konsumerat elen ska vara tillämplig för tågtrafiken. Svensk Kollektivtrafik anser därför att om företagets (Trafikverkets) verksamhet består i att tillhandahålla järnvägsinfrastruktur med el till järnvägs kunder så ska den el som behövs för tillhandahållandet anses vara använd för "eget bruk" även om den i slutändan konsumeras av järnvägskunden, exempelvis regional kollektivtrafikmyndighet eller tågföretag.

Svensk Kollektivtrafik anser dessutom att promemorian är undermålig eftersom den bara mycket svepande refererar till EU:s statsstödsregelverk när det gäller kravet om att en koncern inte kan få mer än 20 miljoner kronor i stöd.⁶ Det saknas helt referenser och resonemang om vilken eller vilka regler i EU:s statsstödsregelverk som promemorians förslag utgår från. Vi ställer oss därför avvisande till regeln om att 20 miljoner ska vara maxbelopp för elstödet. Om regeringen ändå beslutar att behålla regeln anser vi att maxbeloppet ska vara avsevärt högre för regioner och kommuner samt för Trafikverket när det gäller om el som upphandlas av Trafikverket för användning som drivmotorström i järnvägsfordon.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

⁶ S. 5