

Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete

Oktober 2015

stockholm.se

Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete
Oktober2015

Dnr: 2015-13206

Utgivningsdatum: 2015-10-20

Utgivare: Energi och klimat

Kontaktpersoner: Örjan Lönngrén (el och energideklarationer) och
Eva Sunnerstedt (transporter)

Sammanfattning

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	4
Transportsektorn	4
Parkering – premiera bilpooler och supermiljöbilar	4
Trängselskatter – premiera miljöfordon	5
Upphandling av stadens fordon	5
Laddplatser för elbilar	6
Miljözon och redovisning av bränsleförbrukning – tunga fordon	7
Längre och tyngre fordon i innerstaden	8
Miljözon med klimatkrav för personbilar, lätta lastbilar och entreprenadmaskiner	9
Differentierad registreringsskatt	9
Regler om laddplatser vid nybyggnad av garage	10
Förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken	10
Långsiktig skattereduktion för biodrivmedel	10
Fastighetsnära elproduktion	13
Skattereduktion för mikroproducerad förnybar el	13
Lagen om skatt på energi	13
Överföring av el mellan byggnader	15
Konsekvenser av lagstiftningen om elproduktion	15
Energideklarationer av byggnader och företag	16

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden gav den 25 augusti 2015 miljöförvaltningen i uppdrag att ta fram ett underlag på regeländringar eller regelförenklingar som behövs för att kunna få så stor kraft som möjligt i stadens klimatarbete.

Transportsektorn

Parkering – premiera bilpooler och supermiljöbilar

Miljöförvaltningen anser att bilpoolsbilar och miljöbilar bör premieras vad gäller parkering i staden. Parkering för dessa bör vara rabatterad eller gratis för att uppmuntra bilister att gå med i bilpool alternativt byta till miljöbil. Idag finns dock inte något lagligt stöd för staden att genomföra detta. Miljöförvaltningen anser därför att staden ska föreslå regeringen att lagstiftningen ändras så att det blir möjligt för kommuner att ge rabatterad eller avgiftsfri parkering till bilpooler och miljöbilar.

Bilpoolsbilar är positiva ur miljösynpunkt eftersom bilarna släpper ut mindre koldioxid än genomsnittet, samt att bilpoolsanvändare reser mer kollektivt och löser sitt resandebehov på annat sätt än med egen bil. Bilpooler leder också till att markytor frigörs för annat än parkering, eftersom en bilpoolsbil ersätter cirka sju privata bilar. Som miljöbilar betraktas vanligtvis personbilar och lätta lastbilar som uppfyller den statliga miljöbilsdefinitionen, Vägtrafikskattelagen (2006:227), gällande från och med 1 januari 2013.

Rätten för staden att ta ut parkeringsavgifter regleras i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Enligt 2 § denna lag kan endast rörelsehindrade, näringsidkare, samt boende inom ett område särskiljas när det gäller uttag av parkeringsavgifter. För att kunna särskilja supermiljöbilar och bilpoolsbilar krävs därför en ändring av 2 § i lagen.

De närmare parkeringsvillkoren som avgiftsbeläggning av vissa parkeringsplatser, tidsbegränsning av parkering m.m. beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Vad som får regleras i lokala trafikföreskrifter anges i trafikförordningen (1998:1276). Av 10 kap. 2 § trafikförordningen framgår att det går att ha särskilda föreskrifter för en viss trafikantgrupp, fordonsslag samt fordon med

last av viss beskaffenhet. Bilpooler och s.k. supermiljöbilar faller inte under någon av dessa kategorier. För att kunna besluta om särskilda regler för dessa krävs således det en utvidgning av kategorierna i 10 kap. 2 § trafikförordningen.

Det finns en svårighet i att det inte finns någon enhetlig definition av vad en bilpoolsbil är och hur detta kan kontrolleras. Det behövs således en bilpoolsdefinition.

Trängselskatter – premiera miljöfordon

Ett annat förslag som miljöförvaltningen har är att det behövs ändringar i lagen (2004:629) om trängselskatter med avseende på stadens trängselskatter. Ändringen borde utformas så att fordon som inte uppfyller särskilda krav (ex miljöfordonskraven enligt Vägtrafikskattelagen (2006:227) eller är registrerat enligt en viss miljöklass eller är registrerade som elbil/hybridbil eller registrerade för ytterligare drivmedel än bensin/diesel ex etanolbil och gasbil) får extra höga trängselavgifter. Detta kan kontrolleras i bilregistret genom att miljöklass, CO₂-utsläpp och el/biogas/etanol som annat drivmedel finns angivet där. Miljöbilar skulle kunna få en lägre avgift. Fram till den 31 juli 2012 var vissa miljöbilar (etanol, biogas och elhybrider) undantagna från trängselskatt i Stockholms stad. Undantaget avskaffades för nyregistrerade miljöbilar redan den 1 januari 2009 sedan försäljningen av miljöbilar ökat kraftigt under några år.

Upphandling av stadens fordon

Renbilsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon kräver att offentliga myndigheter väger in lokala och globala utsläpp samt energieffektivitet i sin fordonsupphandling. Direktivet föreskriver i artikel 6 en modell för monetär beräkning som innebär att lägsta pris vanligen ska vara utslagsgivande, vilket resulterar i inköp av fossildrivna fordon. Andra metoder är ännu tillåtna, men kravet på energieffektivitet ger alltid dieseldrivna fordon en stark fördel, framför allt jämfört med biogasdrivna. På det sättet har man med stöd av direktivet till exempel bytt ut etanoldrivna respektive biogasdrivna bussar mot dieseldrivna elhybridbussar. Vägtrafikskattelagen (2006:227), med ökade klimatutsläpp som följd. Dieseldrivna elhybridbussar kan i flera fall köra på biodiesel, vilket är bra, men oftast är det traditionell diesel som är i det bussar som bytts ut med stöd av direktivet.

Direktivet är under revision och ett förslag är att endast tillåta den monetära metoden, vilken normalt resulterar i fossildrivna fordon eftersom de är billigare än motsvarande miljöbilar. Miljöbilar i Stockholm har varit en stark kritiker av metoden och tillsammans med andra städer redovisat konsekvenserna samt lyft frågan till Kommissionens egen utvärdering. Det finns nu en medvetenhet om problemet, men frågan är långt ifrån avgjord. Staden bör bevaka frågan och delge Regeringen och Kommissionen sina erfarenheter och analyser. Kommissionens eventuella revisionsförslag förväntas under 2017, så Stockholms stad bör ha beredskap för analyser och argumentation under 2016 för att påverka beslutet i rätt riktning.

Laddplatser för elbilar

Miljöförvaltningen har sett problem i att det med dagens regelverk, trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) inte går att reglera så att endast elbilar som laddar får stå på anvisade laddplatser på gatumark. Med dagens bestämmelser kan laddplatser bara reserveras för fordonstyp, i detta fall elbil.

Problemet med detta är att även elbilar som inte laddar kan använda laddplatser som parkeringsplats och står då i vägen för bilar som ska ladda. Regelverket behöver således utformas så att endast elbilar som laddar får stå på laddplatsen samt att tydliga regler för skyltning tas fram.

De ändringar som miljöförvaltningen kan se direkt behov av är bestämmelsen i 3 kap. 54 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276) samt ändringar i vägmärkesförordningen (2007:90) enligt följande:

Av 3 kap. 54 § trafikförordningen framgår att ”På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras.” Det betyder att eldrivna fordon som inte laddar även kan stå på platsen – och på så sätt stå i vägen för de elbilsägare som vill ladda. Eftersom Stockholm inte tar betalt för elbilar som står upp till 30 min och laddar på en snabbbladdningsplats – finns problemet att elbilar ställer sig där och parkerar gratis i 30 min och hindrar andra från att använda platsen.

Rörande vägmärkesförordningen ser miljöförvaltningen behov av att ändra i bestämmelserna avseende E19 och tilläggstavla T24. Detta eftersom en plats för laddning överst ska skyltas med anvisningstavla E19 parkering (P) och därunder tilläggstavla för ändamålsplats T24 laddplats (Laddning elbil). Detta för att tala om att det är en laddplats och att platsen är reserverad för bilar som kan

laddas. I Stockholm används för snabbladdningsstationerna även tilläggstavla 30 min eftersom det är den tiden det som längst kan ta att snabbladda dagens elbilar.

Ett förslag från miljöförvaltningen är att tilläggstavlan T24 ska få användas självständigt för att visa att det är en laddplats och inte primärt en parkeringsplats – det vill säga att T24 inte längre är en tilläggstavla. Då skulle det endast vara tillåtet för bilar som laddar att stå vid laddplatsen.

Miljözon och redovisning av bränsleförbrukning – tunga fordon

Miljöförvaltningen ser ett behov av ändringar i trafikförordningen gällande miljözon för tung fordonstrafik. Med den teknikutveckling som sker klarar nästan alla tunga fordon det nu gällande miljözonskravet. Efter år 2020 finns inga nya skärpta krav för miljözonen. För att miljözonen ska ha effekt behöver regelverket stramas åt. Stockholm stad har som mål att vara fossiloberoende år 2040. Då får inga fossildrivna fordon färdas i Stockholm om detta mål ska kunna uppfyllas. Staden behöver ett regelverk för att stänga ute fordon på fossila drivmedel. Att skärpa miljözonen så att ex endast eldrivna fordon, eller fordon som kör på förnybara drivmedel får köra här är då viktigt. Under tiden fram till 2040 kan kraven skärpas successivt. Obligatoriska redovisningskrav av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kan användas för att kontrollera ex energieffektiviseringskrav (se nedan).

Vidare ser miljöförvaltningen ett behov av en obligatorisk redovisning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid blandad körning för tunga fordon. Dessa uppgifter uppmäts vid certifiering av fordonstypen och redovisas i bilregistret. På samma sätt som idag redan sker för personbilar och lättlastbilar. Detta för att miljözonsreglerna ska kunna skärpas på ett bra sätt och styra även mot fordon med mindre klimatpåverkan.

Den statliga utredningen om Fossilfrihet på väg (FFF-utredningen, SOU 2013:84), har med hjälp av Transportstyrelsen utrett förslag till nya miljözonsregler. Miljözon klass 2 skulle enligt FFF-utredningens förslag innebära nya krav på Euro 6 för lätta fordon samtidigt som för tunga fordon Euro VI från och med 2021. Miljözon klass 3 skulle innebära krav på tysta och emissionsfria fordon (både lätta och tunga) från 2025.

Idag certifieras inte tunga fordon med avseende på utsläpp av klimatgaser och det går inte heller att se de tunga fordonens

klimatutsläpp i fordonsregistret. Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att trycka på utvecklinen av EU:s regelverk så detta kommer till stånd. Det har påbörjats ett sådant arbete inom EU i samarbete med ACEA (European Automobile Manufacturers Association). Ett arbete som bör stödjas av Sverige och Stockholms stad så att det får prioritet och skyndas på.

Certifiering och uppgift i bilregistret om tunga fordons utsläpp av klimatgaser skulle även vara ett viktigt verktyg för att styra mot mer energisnåla tunga fordon i transportupphandlingar.

Längre och tyngre fordon i innerstaden

Avseende fordon som används för transporter av gods i innerstaden ser miljöförvaltningen ett behov av översyn gällande *Stockholms kommuns allmänna lokala trafikföreskrifter* (LTF). Genom att tillåta tyngre och/eller längre fordon än vad som idag är tillåtet enligt LTF finns flera fördelar; färre fordon skulle behövas för att genomföra transportarbetet vilket skulle leda till miljövinster, ökad trafiksäkerhet med färre fronter i trafiken. Även ekonomiska fördelar finns med en sådan ändring då antalet transporter i stort sett kan halveras. De nackdelar som finns är att konstruktioner så som broar och viadukter likväl som vägbanan drabbas av ökat slitage. På vissa ställen kan det uppstå vibrationsproblem, vilket kan vara störande för omgivningen.

Så som dagens system ser ut måste dispens ges för att längre och tyngre fordon ska få köras i innerstan. Det är främst ent-reprenörer som kör fordon till byggen som söker och beviljas dessa dispenser. Miljöförvaltningen och trafikkontoret ser ett problem med dispensförfarandet som det ser ut idag genom att det skapar en prejudicerande effekt, d.v.s. om en dispens har beviljats vid ett tillfälle räknar entreprenören med dispens även vid nästa prövning. På så vis kan det uppstå särbehandling mellan olika entreprenörer.

Frågan om transporter av schaktmassor har tidigare diskuterats men även andra typer av godstransporter skulle underlättas om längre och/eller tyngre fordon tilläts av skäl som anges ovan. Det är enligt miljöförvaltningens mening av största vikt för ett väl fungerande Stockholm och den utbyggnad som sker och kommer att ske i många år framåt. Att få godstrafiken att flyta på smidigt är viktigt.

Miljöförvaltningen anser att trafikkontoret bör utreda frågan om att ha generellt BK1/12 m (bärighetsklass 1, 12 m långa fordon) utanför tullarna. Idag är det BK2 som gäller d.v.s. bärighetsklass 2. Att byta från BK2 till BK1 innebär att tyngre fordon får trafikera

vägarna. Den generella regleringen avseende längden på fordonet 12 m kan behållas men. utredningen bör även se över om det finns fler sträckor utanför tullarna där 24 meters ekipage kan vara tillåtna. När det gäller längre fordon så bör beslut tas med största försiktighet eftersom det kan vara en trafiksäkerhetsfara om dessa fordon kör på sträckor som inte har tillräckligt utrymme för de större fordonen. För BK1/12 m är det viktigt att de sträckor med t.ex. vibrationsproblem, skyltas med begränsad bruttovikt eller lastbilsförbud, vilket redan görs på vissa ställen i Stockholm idag.

Miljözon med klimatkrav för personbilar, lätta lastbilar och entreprenadmaskiner

Miljöförvaltningen ser ett behov av kompletteringar av trafikförordningen (1998:1276) så att det blir möjligt för en stad att införa miljözoner för lätta lastbilar och personbilar, på samma sätt som det idag går att införa miljözon för tung trafik. En miljözon för lätta fordon bör även kunna omfatta växthusgasutsläpp och energieffektivitet och inte bara reglerade avgasemissioner. Avseende personbilar och lätta lastbilar bör det enligt miljöförvaltningen vara bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp enligt certifieringsvärdena angivna i bilregistret som är styrande för miljözons definition.

I budgetproppen hösten 2015, bilaga 20 sid 96 skriver regeringen: "Ett verktyg skulle kunna vara att införa miljözoner för personbilar. Regeringen har därför för avsikt att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda detta." Det är viktigt att denna utredning sker skyndsamt.

Lagstiftningen bör även erbjuda möjligheten för kommuner att reglera zoner för entreprenadmaskiner med avseende på utsläpp av växthusgaser. En statlig definition på en "miljöentreprenadmaskin" vore mycket önskvärt.

Differentierad registreringsskatt

Miljöförvaltningen stöder förslaget i den statliga utredningen "Fossilfrihet på väg" (SOU 2013:84) om införande av en registreringsskatt på bilar som är differentierad med avseende på miljönytta. Skatten skulle exempelvis kunna vara i form av ett bonus-malus system, vilket innebär en bonus för den som kör mindre miljöbelastande bilar och en straffavgift för den som kör särskilt miljöbelastande fordon, där straffavgiften används för att finansiera bonusen.

Regler om laddplatser vid nybyggnad av garage

Att bilens ordinarie parkeringsplats, den plats där bilen står parkerad på natten, är den viktigaste laddplatsen för en elbil har kommit fram i många demonstrationsprojekt med elbilar. Det är av stor vikt att dessa p-platser utrustas med laddningsmöjligheter om vi ska få en ökande mängd elbilar i Sverige.

Den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) lämnade förslag på att regeringen skulle ge Boverket i uppdrag att utforma byggreglerna så, att nya eller ombyggda parkeringshus och andra större parkeringsplatser förses med eller förbereds för senare installation av laddmöjligheter för eldrivna fordon. Detta är något som Stockholm stad via exploateringskontoret idag skriver in i markavtal vid byggnation i Norra Djurgårdsstaden. För att likande regler ska gälla byggnation på mark som ägs av andra än staden själva är nya byggregler enligt förslaget i SOU 2013:84 nödvändiga. Att vid nyproduktion eller renovering installera eller förbereda för en viss andel laddmöjligheter för normalladdning är vanligen inte vare sig tekniskt svårt eller särskilt kostsamt. Boverket har ännu inte fått detta uppdrag. Miljöförvaltningen anser att Boverket skyndsamt bör få i uppdrag att ta fram de nya reglerna.

Förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken

Miljöförvaltningen ser behov av ett antal lagändringar, bl.a. i nuvarande trafiklagstiftning, i syfte att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i staden. Det gäller bland annat möjligheten att genom övervakning med kameror monterade i bussar samt på vissa, särskilt utsatta fasta platser, övervaka såväl rörlig som stillastående trafik som hindrar kollektivtrafiken i kollektivkörfält och på busshållplatser. Lagändringarna skulle få stor betydelse för kollektivtrafikens framkomlighet vilket i sin tur även skulle leda till en ökad attraktionskraft för kollektivtrafiken. Det finns en särskild PM om detta som behandlats av trafiknämnden tidigare i år:

Framställan om lagändring som möjliggör övervakning av kollektivkörfält från kameror i bussar och vissa särskilt utsatta platser 2015-02-17.

Långsiktig skattereduktion för biodrivmedel

Förvaltningen ser även behov av en bibehållen skattereduktion på biodrivmedel för att bibehålla miljö- och klimatstyrning inom transportsektorn och stärka den svenska klimatpolitiken.

Skattebefrielsen av biodrivmedel ökar möjligheten att uppnå målet om en fossiloberoende transportsektor 2030. En sådan

skattereduktion stämmer också överens med Lissabonfördragets artiklar om klimat- och energipolitik som anger att förorenaren ska betala den skada som uppkommer. Den svenska regeringen måste agera kraftfullt för förändring av EU:s regelverk, så att det blir möjligt att fullt ut använda principen om att förorenaren ska betala även inom transportsektorn. Finansdepartementets förslag genom promemorian *Anläggningsbesked för biodrivmedel* 2015-09-14 ändringar av lagen om skatt på energi (1994:1776) samt lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (2010:598) är olyckliga och kommer att kraftigt försvåra den hittills framgångsrika introduktionen av biodrivmedel, vilket beskrivs nedan. Lagändringarna föreslås träda i kraft 1 januari 2016.

Energiskattedirektivet och Statsstödsreglerna

Miljöförvaltningen ser en begränsning för incitamenten att satsa på förnybara drivmedel m.m. genom stadsunderstödsreglerna och energiskattedirektivet. Det direktivet stadgar minimiskatter på olika drivmedel och att förnybara drivmedel inte får ges sådan skatterabatt att de blir billigare än fossila drivmedel. Direktivet leder till att skatten ska räknas per liter av det bränsle som det ersätter. Det innebär att ED95 (ett etanoldrivmedel som används i dieselmotorer, exempelvis en stor del av SLs bussar samt i en del lastbilar) som ersätter diesel ska ha samma skatt per liter som diesel – trots att energiinnehållet i en liter diesel motsvaras av 1,6 l ED95. ED95 ska alltså ha 60 % högre skatt per kilometer. Kommissionen kan bevilja undantag, men förnybara drivmedel får aldrig bli billigare än sina fossila motsvarigheter eftersom det räknas som otillbörligt statsstöd.

I praktiken betyder detta att det är omöjligt att använda differentierade skatter för att ge incitament för förnybara drivmedel. Det betyder också att alla innovationer som kan göra ett förnybart drivmedel billigare, direkt bestraffas med höjd skatt. Incitamentet för produktutveckling försvinner alltså helt.

Prisjämförelsen görs dessutom retroaktivt, vilket innebär att skatten baseras på förhållandet tidigare år. I nuvarande läge beskattas alltså biodrivmedel så att de är prismässigt jämförbara med bensin/dieselpriiset som gällde när oljan kostade 110 \$/fat. De kan då inte konkurrera med dagens bensin/dieselpriiser som baseras på oljepriiser runt 40-45 \$/fat. Förvisso kan producenter tänkas ha sparat vinster från tidigare år för att täcka upp för denna situation - men detta är en effektiv broms både för nytilkommande producenter och för utökning av produktionen

Produktion av biodrivmedel

Den huvudsakliga tröskeln för att starta produktionen av avancerade förnybara drivmedel är priset. Eftersom medlemsstaterna är förhindrade av Energiskattedirektivet och statsstödsreglerna (se nedan) att ge generella skatterabatter och endast kan föreskriva om kortvariga undantag, saknas alla förutsättningar för investeringar i dessa. Istället leder systemet till att ex. drivmedel tillverkade av begagnad fityrolja blir mer prisvärda. Fityrolja klassas som en restprodukt (även efter kort användning). När matoljor klassas som en restprodukt behövs inte några hållbarhetskrav. Systemet gynnar därmed en större användning av matolja utan några som helst hållbarhetskrav, när hållbarhetscertifierade biooljor borde gynnas. En annan absurditet är att spannmål från överflödiga åker inte får användas till etanol utöver taket på 7 %, trots att det finns ca 40 miljoner hektar oanvänd åker i EU, och att nedläggning av jordbruk för spannmålsproduktion är det största hotet mot den biologiska mångfalden i EU. Hälften av EUs rödlistade arter är beroende av just de småskaliga jordbruk som rationaliseras bort.

Inte heller biogas från timotej är tillåtet eftersom timotej används som djurfoder. Men om exakt samma åker istället besås med gräset rörfen – som ger sämre biogasutbyte - så är det inte bara tillåtet utan biogasen räknas dubbelt eftersom rörfen inte är en foderväxt. Samma bakvända logik gäller oljeväxten *Jatropha*: normalt är *jatropha* svagt giftigt och avfallet från oljetillverkningen kan inte användas som djurfoder. Nu utvecklas dock mindre giftiga och helt giftfria *Jatrophas*sorter – men då räknas detta som foder och afrikanska bönder kan inte sälja detta till EU. Det mest lönsamma för dem är alltså att fortsätta odla giftig *Jatropha*.

Liknande diskussion har nu börjat sprida sig även till fastbränsle och det finns flera initiativ som förordar att så gott som all biobränsleanvändning bör stoppas. Detta skulle äventyra stadens fjärrvärmeproduktion. På flera håll i södra Europa pågår ett skogsbruk som skiljer sig mycket från det svenska skogsbruket med hänsyn till hållbarhet, miljöhänsyn och skydd av skyddsvärda skogar. Att det svenska skogsbruket sker på ett bättre sätt är inte särskilt välkänt hos de europeiska miljöorganisationerna som ibland drar alla Europas skogsbruk över en kam och propagerar för minskad biobränsleanvändning från ex skogen.

Stockholms stad bör bevaka frågan och delge Kommissionen och regeringen sina erfarenheter och analyser.

Fastighetsnära elproduktion

Skattereduktion för mikroproducerad förnybar el

Vid produktion av el med solceller blir produktionen mycket ojämnt fördelad över året eftersom den är beroende av solinstrålningen. För att producenten ska kunna jämna ut detta ges skattebefrielse för leverans av el ut på nätet. Skattebefrielsen är emellertid begränsad till 30 000 kWh per anslutningspunkt alternativt fysisk/juridisk person per år förutsatt att elen återlevereras till samma anslutningspunkt inom samma år. El som levereras därutöver beskattas fullt ut. [30 000 kWh motsvarar årsbehovet för två elvärmda villor.]

Det innebär att en fastighetsägare som äger ett småhus eller ett mindre flerbostadshus, kan producera hela byggnadens fastighetsel med skattebefrielse. Fastighetsägare som äger flera och större byggnader har samma begränsning och måste således betala skatt för all el som matas ut på nätet, utöver de 30 000 kWh/år. Genom att skattereduktionen är kopplad till ägare och inte fastighet blir förutsättningarna för elproduktion inte byggnadsspecifik utan ägarspecifik. Konsekvensen blir att ägare av större fastighetsbestånd får högre kostnader vid användandet av modern teknik för elproduktion.

Stockholms stad bör verka för att skattebefrielsen utformas så att el som produceras inom en fastighet kan skickas ut på nätet och sedan återlevereras till samma fastighet. Skattebefrielsen skulle således ges till all el som produceras och används inom samma fastighet under ett och samma år.

Lagen om skatt på energi

Finansdepartementet föreslår i sin promemoria Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 ändringar av lagen om skatt på energi (1994:1776).

I promemorian föreslås bland annat att dagens särskilda regler om skattefrihet för elektrisk kraft som producerats i vindkraftverk begränsas och samordnas med nya regler som gäller för annan elproduktion.

I promemorian föreslås även att dagens särskilda regler om skattefrihet för elektrisk kraft som producerats i vindkraftverk begränsas och samordnas med regler som gäller för annan elproduktion. Undantag från skatteplikt ska gälla för elektrisk kraft som framställts i Sverige.

- i en anläggning med mindre installerad generatoreffekt än 32 kilowatt,
- av en producent som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 32 kilowatt, och
- som inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen.

Med mindre installerad generatoreffekt än 32 kilowatt ska elektrisk kraft som framställs från

- vind eller vågor, motsvaras av 80 kilowatt installerad generatoreffekt,
- sol, motsvaras av 255 kilowatt installerad toppeffekt [maximal effekt], och
- annan energikälla utan generator, motsvaras av 32 kilowatt installerad effekt.

När elektrisk kraft framställs från olika källor ska de installerade effekterna läggas samman.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2016.

De föreslagna bestämmelserna innebär att elektrisk kraft inte är skattepliktig för någon som förfogar över en sammanlagd installerad effekt av 255 kilowatt installerad toppeffekt från solpaneler. Förslaget gör det alltså möjligt att producera skattebefriad el i solcellsanläggningar upp till 255 kW.

Effektgränserna gäller per juridisk person (organisationsnummer), d.v.s. flera anläggningar som ägs av samma person ska räknas tillsammans. Storleksgränsen 255 kW, motsvarar ca 1800 m² solceller. Vid större anläggning anses anläggningsägaren vara elproducent som ska betala energiskatt för all producerad el.

Att särskilt notera är att när lagen träder ikraft (eventuellt fr.o.m. 1 juli 2016) kommer även befintliga anläggningar att ingå i de totala 255 kW som är skattebefriade.

Som ett exempel på konsekvensen av den föreslagna skattegränsen kan Stockholms hamn nämnas. Hamnen har solpaneler med en sammanlagd installerad toppeffekt på 350 kWp. Trots att hamnen använder all el inom byggnaderna på vilka solpanelerna sitter och således inte levererar ut någon el alls på nätet, kommer elproduktionen att beskattas eftersom totaleffekten överskrider 255 kWp. Andra enheter inom stadens organisation som kommer att drabbas är Svenska bostäder (600kWp), Familjebostäder (600kWp) samt Fastighetskontoret (274kWp).

Miljöförvaltningen anser att Stockholms stad bör verka för ett slopande av begränsningen med en toppeffekt per juridisk person. Begränsningen skulle istället vara att el som produceras inom en fastighet och som även används inom samma fastighet under ett och samma år är skattebefriad.

Överföring av el mellan byggnader

Enligt ellagen (1997:857) får starkströmsledningar endast byggas av den som har så kallad nätkoncession. El som går till ett koncessionspliktigt nät är skattepliktig vilket betyder överföringsavgift, energiskatt och moms. Vissa typer av starkströmsledningar är dock undantagna från koncessionsplikten: så kallade icke koncessionspliktiga nät (IKN Förordning 2007:215). Det är således tillåtet att dra egna starkströmsledningar inom byggnader. Det är även tillåtet att dra kabel från till exempel ett bostadshus till närliggande byggnader, förutsatt att byggnaderna då inte är ett bostadshus. Mellan två bostadshus på samma fastighet är det däremot inte tillåtet att dra en starkströmsledning utan nätkoncession. Samma begränsning finns mellan flera andra typer av byggnader till exempel kontor.

Stockholms stad bör verka för att det blir tillåtet att ha elledningar som förbinder byggnader inom samma fastighet utan att det ska betraktas som en del av det koncessionspliktiga nätet. Dessutom behöver det utredas om det även kunde vara möjligt att flytta el när flera fastigheter utgör en sammanhängande förvaltningsenhet av flera byggnader.

Konsekvenser av lagstiftningen om elproduktion

De begränsningar som miljöförvaltningen ser med lagstiftningen om elproduktion är bland annat att stadens bolag och förvaltningar måste dimensionera solpanelsanläggningarna så små att det inte uppstår någon överproduktion av el som levereras ut på nätet. I övrigt kan bostadsbolagen inte överföra el mellan byggnader; inte

ens om de står på samma fastighet. Eftersom solen ger mest elproduktion under de tre sommarmånaderna, samtidigt som elbehovet i byggnader vanligen är som lägst då, blir anläggningarna kraftigt underdimensionerade om inget överskott ska uppstå.

Energideklarationer av byggnader och företag

Sedan 2006 finns en lag (2006:985) om energideklarationer (förordning 2006:1592) som ska utföras i merparten av byggnaderna i Sverige. I princip så omfattas till exempel samtliga byggnader som staden äger och deklARATIONERNA har en giltighet på 10 år. Energideklarationen ska omfatta en kartläggning av energianvändningen i den aktuella byggnaden samt innehålla förslag på lönsamma energiåtgärder. Boverket är tillsynsmyndighet.

En ny lag har införts om ”energikartläggning av stora företag”, (STEMFS 2014:2), där även en kommun enligt givna kriterier kan klassas som ett stort företag, däribland Stockholms stad. Syftet med lagen är att göra en kartläggning av energianvändningen och ta fram förslag till lönsam energianvändning. En energikartläggning är giltig i 4 år. När det gäller energikartläggning av byggnader är kravet identiskt med lagen om energideklarationer. Vidare ska även en kartläggning utföras för transportområdet, i Stockholms fall gäller det leasing och tjänstebilar. Energimyndigheten är tillsynsmyndighet.

Sammantaget innebär det att en byggnad som ägs av ett stort företag (koncern) ska energikartläggas på exakt samma sätt enligt två olika regelverk. Det faktum att det finns två olika regelverk som säger samma sak vad gäller energikartläggning av byggnader stärker inte trovärdigheten för regelverken och innebär dessutom onödiga besiktningsekostnader.

Dessutom används inte energideklarationerna för uppföljning av fastigheter eller verksamheter med hög energianvändning. Det finns ingen utvärdering om huruvida systemet med energideklarationer verkligen haft någon effekt. Det borde ske för att bedöma om systemet kan utvecklas.

Miljöförvaltningen föreslår att de företag som omfattas av lagen om kartläggning av stora företag (vart 4e år) inte ska behöva utföra energideklarationen (vart 10e år).

Ta bort särkravsreglerna

Det råder bred politisk enighet i Stockholms stad om att vi skall fortsätta att i alla avseenden vara i absolut framkant när det gäller hållbart byggande. Den nya lagstiftningen utgör inte något rättsligt hinder för detta. De nya reglerna ger fortfarande möjlighet till frivilliga överenskommelser med dem som vill bygga på stadens mark. Det finns många byggare som både kan vill bygga miljömässigt hållbart och det är också något som marknaden efterfrågar. Det är av central betydelse för Stockholms varumärke i världen att staden går längre och ligger i absolut framkant.

Däremot har den nya lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare. Det finns en utbredd föreställning om att det numera råder totalförbud för bostadsbyggande som går längre än vad Boverkets föreskrifter. Senast hördes påståendet upprepas vid Sweden Green Building Conference hösten 2015. Det finns dock inget hinder mot att träffa frivilliga överenskommelser med byggherrar om villkor som går längre än standardreglerna. Det sker i Stockholm inte sällan på byggherrarna eget initiativ eftersom det är en viktig konkurrensfördel. Det gäller särskild för de byggare och deras underleverantörer som konkurrerar på en internationell marknad att de kan visa på goda exempel på hemmamarknaden.

Från rättslig utgångspunkt är det viktigt att understryka att det inte råder något förbud för en kommun att ställa höga krav på hållbarhet. Det gäller inte bara energikrav, utan även krav på att minimera användning av kemikalier i byggmaterial, att minska koldioxidanvändningen i byggmaterialprocessen, bullerskydd, skydd mot luftföroreningar m m.

Det s k ”förbudet mot särkrav” återfinns i 8 kap 4 a § i Plan- och bygglagen som trädde ikraft vid årsskiftet. Bestämmelsen föreskriver ”att en kommun inte får i andra fall än som följer av 4 kap. 12 och 16 §§ eller i fall där kommunen handlar som byggherre eller fastighetsägare, ställa egna krav på ett byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning, i andra ärenden enligt denna lag eller i samband med genomförande av detaljplaner. Om en kommun ställer sådana egna krav, är dessa krav utan verkan.”

Bestämmelsen utgör således inte något förbud mot överenskommelser som innebär att en byggherre åtar sig att uppföra

en byggnad med egenskaper som går längre än Boverkets föreskrifter. Överenskommelsen kan inte på eget initiativ upphävas av en domstol eller annan myndighet. Men byggherren kan själv frångå överenskommelsen med åberopande av den sista meningen i 8 kap 4a § i Plan- och bygglagen. Det är emellertid svårt att tänka sig att det skulle kunna inträffa i Stockholm, särskilt som byggherrar m fl av marknadsskäl är angelägna om att byggnaden skall hålla god energiprestanda och även i övrigt uppfylla höga krav på miljömässig hållbarhet.

För att undanröja de missförstånd som alltjämt florerar bör Regeringen föreslå riksdagen att bestämmelsen avskaffas.