

Datum
2015-08-27Dnr/Beteckning
TSV 2015-1777Ert datum
2015-05-11Er beteckning
Fi2015/2020Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Att. Marc Gren
103 33 Stockholm

Betänkandet SOU 2015:27 - Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort?

Sammanfattning

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att avvakta införande av en skatt på dubbdäcksanvändning, under förutsättning att PM₁₀-halterna inte överskrider gränsvärdena. Myndigheten lämnar några synpunkter på lagförslaget samt en kommentar om antisladdsystem, se nedan.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning att avvakta införande av en skatt på dubbdäcksanvändning. De övriga åtgärder som nämns bör prövas innan beslut fattas om att införa en skatt. Det är dock av största vikt att det för framtiden säkerställs att PM₁₀-emissionerna inte tillåts att åter överstiga gränsvärdena i luftkvalitetsdirektivet (2008/50/EG) och att de möjligheter som idag finns tillgängliga för att hålla nere partikelhalterna vid behov används i tillräcklig omfattning. Om detta inte visar sig vara tillräckligt bör införande av skatt övervägas.

Att införa och ta ut en skatt är en omfattande och kostsam verksamhet och en i vart fall inte obetydlig pålaga på fordonsägarna. Ett införande av skatt enligt utredningens förslag skulle innebära omfattande arbete på Transportstyrelsen i form av t.ex. beslutssystem, anmälningsfunktioner, rutiner och kapacitet för hantering av betalflöden, kundtjänst samt gränssnitt gentemot Skatteverket och Polismyndigheten. De initiala kostnaderna för Transportstyrelsen har grovt uppskattats till 25-35 miljoner kronor, och den årliga driften till 7-10 miljoner kronor.

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att ett antisladdsystem i sig inte bidrar till att förkorta bromssträckan på halt underlag samt att antisladdsystemet behöver ett tillräckligt bra grepp för att fungera. Därmed

innebär inte antisladdsystem per automatik att ett fordon inte behöver ha dubbdäck.

Förslag till lag om skatt på dubbdäcksanvändning i tätort

När det gäller lagförslaget har utredningen i huvudsak anammat de synpunkter Transportstyrelsen lämnat under utredningsperioden. Myndigheten vill dock framhålla följande.

Rubriken och 1 §.

Ordet ”tätort” är överflödigt eftersom lagens tillämpningsområde framgår av bilagan med karta. Om ”tätort” används kan en definition av begreppet behövas.

6 §

Vad gäller fordon som undantas från skatteplikt, så ser vi att det kan föreligga en risk i att fordon med fordonsår 2004 och äldre inte behöver betala skatt för användning av dubbdäck. Detta undantag kan vara ett incitament till att använda äldre fordon istället för fordon av senare årsmodell som är bättre både för miljön och för trafiksäkerheten.

11 §

Det bör framgå på vilket sätt anmälan ska göras alternativt att anmälan ska ske på det sätt Transportstyrelsen anger. Detta för att undvika att det t.ex. inkommer handlingar som kräver manuell hantering.

14 §

Om Skatteverket, utan systemstöd från Transportstyrelsen, ska fatta beslut om tilläggsavgift, skulle detta innebära ett annat förfarande än vad som gäller för trängselskatt, där Transportstyrelsen fattar beslut för Skatteverkets räkning. Förutom nackdelen som det innebär att ha olika system, blir det svårt att ha en helhetsbild över ärenden för att kunna svara på frågor från fordonsägare, polis m.fl.

16 §

Av sammanfattningen (kapitel 12) framgår att beskattningsbeslut ska meddelas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Av produktionsskäl och för att få en jämnare belastning på myndighetens kundtjänst skulle det vara en fördel om Transportstyrelsen själv kan välja ett datum i månaden för aviseringen. Sammantaget skulle detta göra hela hanteringen billigare och enklare. Detta bör inte innebära några problem eftersom fordonsägaren aviseras månaden efter första brukardag och därutöver har initierat betalningen själv.

19 §, 21-23 §

Med många tänkbara skäl till befrielse och att få tillbaka erlagd skatt blir administrationen av systemet dyr. Det kan också finnas risk att fordonsägare utnyttjar att kontroll av dubbdäcksanvändning inte skett för att få pengar tillbaka eller bli befriad. Om skälen är tydliga och definierade kan detta programmeras och skötas med automatik. Vi föreslår samma reglering som gäller för fordonsskatt: när ett fordon är avställt, det vill säga uppenbarligen inte ska brukas, upphör skattskyldigheten.

22 §

Vi föreslår att Transportstyrelsen svarar för omprövningsprocessen för Skatteverkets räkning. Förutom nackdelen det innebär att ha olika system, blir det svårt att ha en helhetsbild över ärenden för att kunna svara på frågor från fordonsägare, polis med flera.

Texten i denna paragraf bör formuleras ”...om den som beslutet gäller begär det eller **om** det finns andra skäl”.

Ikraftträdande

De närmaste årens migrering av befintliga system samt utveckling av nya betalsystem på Transportstyrelsen påverkar utvecklingskapaciteten. När implementeringen av betalsystemen är klar, vilket beräknas ske successivt fram till och med år 2018, kommer införandet av nya skatte- och avgiftsslag att kräva mindre utvecklingsarbete.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Maria Ågren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog direktör Birgitta Hermansson, direktör Anna Elvkull, stabschef Jacob Gramenius och utredare Jenny Ryman, den senare föredragande.

Maria Ågren
Generaldirektör