

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Henrik Kjellberg

Remissvar på promemoria – En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik

Transportstyrelsen har givits möjlighet att svara på remissen ”Ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik (Fi2018/01103/S2)

Transportstyrelsen har på det övergripande planet inget att erinra om när det gäller de inriktningar för beskattning av tung lastbilstrafik som presenteras i promemorian. Dock stimulerar promemorian till en del reflektioner och frågor. En del av dessa belyses i det följande.

Utifrån Vägslitageskattekommitténs betänkande och de reaktioner som det väckte avseende geografisk differentiering stöder Transportstyrelsen strävan efter en sådan. Tekniskt ser vi inte heller att det skulle uppstå några påtagliga problem med detta. Åtminstone inte så länge som uppbörden baseras på ett segmenterat vägnät där skatten för varje vägavsnitt är fastlagd i förhand. Ur ett acceptansperspektiv är det dock Transportstyrelsens mening att grunden för differentieringen i form av definitionen av tätort och landsbygd samt tillgång till eller avsaknad ifrån alternativa transportmöjligheter måste vara tydlig och lätt att förstå för väganvändaren. Av den anledningen ställer vi oss också tveksamma till ytterligare differentiering på befolkningstäthet.

Transportstyrelsen stöder också strävan att differentiera på fordonstyp. Detta då olika fordonstyper genererar olika marginalkostnader för infrastrukturen. Emellertid är det av vikt att denna hålls så enkel som möjligt. Ett komplext fordonsdifferentieringssystem riskerar att öka kostnaderna för uppbördssystemet. Samtidigt riskerar ett svåröverskådligt differentieringssystem också att minska styreffekter i form av väganvändarnas val av fordon. Detta då ett komplext fordonsdifferentieringssystem riskerar göra det svårt för denne att bilda sig

en uppfattning av vilka kostnader han/hon drar på sig eller kan undvika genom val av fordon.

Vidare bör differentieringen på förekomsten av draganordning utredas vidare. Detta då det inte kan uteslutas att den leder till ökad trafik eftersom det under vissa förutsättningar kan bli mer fördelaktigt att köra med två bilar utan draganordning istället för med en bil med släp.

Transportstyrelsen stöder också differentiering på fordonsegenskaper som avspeglar utsläpp. Dock vill vi i sammanhanget påpeka att det i dagsläget är oklart när det fullt ut kommer vara möjligt att använda koldioxidutsläpp som differentieringsgrund för tunga fordon.

I promemorian bedöms att skattepliktiga fordon ska vara tunga lastbilar över 3,5 ton. Transportstyrelsen utgår ifrån att det är en totalvikt på över 3,5 ton som avses även om det inte riktigt framgår av texten. Det framgår också att s.k. nyttofordon ska vara undantagna från vägslitageskatt. Däremot framgår det inte om de fordon som Skatteverket fattat beslut om undantag för i allmänna råd (SKV A 2005:23) också inkluderas. Detta rör sig exempelvis om fordon med karosserikoder som anger lastkapacitet på max 2000 kg eller har bostadsinredning. I det vidare arbetet bör det tas ställning till om dessa fordon ska inkluderas eller undantas från vägslitageskatt.

Det har under Transportstyrelsens beredning av promemorian lyfts ytterligare frågor med koppling till differentiering och omfattning. Vi väljer dock att avvakta med dem eftersom det i promemorian tydligt anges att syftet inte är att ange skattenivåer och exakt differentiering. Vi förutsätter därför att ytterligare möjligheter till reflektioner och synpunkter kommer ges i det fortsatta arbetet med vägslitageskatten.

Vi noterar slutligen att promemorian inte tar upp ekonomiska konsekvenser för berörda myndigheter. Baserat på den bedömning av ekonomiska konsekvenser som Transportstyrelsen gjorde i samband vägslitageskatteskommitténs betänkande vill vi dock ytterligare poängtera att införandet av en vägslitageskatt innebär kostnader som inte kan tas inom givna anslagsramar.

Detta ärende har beslutats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn, och avdelningsanalytiker Jonny Geidne, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör