

Regeringskansliet
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss – ”Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen 2013”

Transportstyrelsen har fått möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående promemoria.

Promemorian omfattar flera olika skatteområden, även sådana som ligger utanför Transportstyrelsens verksamhetsområde. De synpunkter som styrelsen framför här gäller därför endast förslagen om framtida hantering av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel och ändringar i fordonsbeskattningen. Transportstyrelsen vill framföra följande.

Framtida hantering av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel

Generellt sett anser Transportstyrelsen att det är positivt att de föreslagna kvotplikt nivåerna innefattande låginblandning till maximalt tillåtna nivå enligt bränslekvalitetsdirektivet medför att koldioxidutsläppen minskar med ca 0,6 miljoner ton per år. Det är ett steg ut ur fossilberoendet och en del av lösningen till att minska utsläppen av fossil energi och nå de uppsatta energi- och klimatpolitiska målen inom transportsektorn.

Låginblandningen är även positiv så tillvida att den ger effekt på befintlig fossil driven fordonsflotta, som direkt kan minska utsläpp från kommersiella bensin- och dieselkvaliteter med den ökade låginblandningen av etanol- respektive FAME.

En genomgång visar att möjligtvis inte alla, särskilt praktiska, konsekvenser av ett kvotpliktsystem som syftar till ökad låginblandning är helt utredda.

I konsekvensanalysen belyses eventuella merkostnader för Skatteverket i samband med ikraftträdandet. Transportstyrelsen ser ett eventuellt framtida behov av tillsyn av kvotplikt och bränslekvalitet, och efterlyser ett förtydligande kring den frågan.

Befrielse från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper

Transportstyrelsen anser att förslaget i promemorian med ändrade krav för att en bil ska få befrielse från fordonsskatt under fem år ger ökad drivkraft för energieffektivisering, och inte bara för småbilar. Även de som av olika skäl inte klarar sig med en liten bil ska också kunna välja ett alternativ som är mer gynnsamt ur miljösynpunkt och det ger förslaget möjlighet till. Att hålla andelen bilar som får skattebefrielse (andelen miljöbilar) konstant är också positivt, det vill säga kraven sätts med de förutsättningar som idag finns med tillgängliga bilmodeller, teknik m.m. Andelen hålls konstant genom att översyn och eventuell korrigering av vägtrafikskattelagen kommer att göras vid givna tillfällen.

Transportstyrelsen ser det också som positivt att möjligheten till skattebefrielse även ska omfatta husbilar (personbil klass II) och lätta lastbilar och lätta bussar, förutom personbilar klass I. Det kan var ett incitament för köpare att välja den typ av bil som har låga koldioxidutsläpp (beaktat bilens vikt).

När det gäller förslaget till utformning av ny lydelse av 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen vill Transportstyrelsen ta upp följande.

Av promemorian framgår bland annat att beräkningen för skattebefrielse ska göras utifrån bilens koldioxidutsläpp och tjänstevikt enligt uppgift i vägtrafikregistret i stället för enligt nuvarande beräkning som görs utifrån en fast gräns för bilens koldioxidutsläpp. Enligt styrelsens uppfattning kan den föreslagna formuleringen av bestämmelsen dock tolkas på olika sätt.

Styrelsen uppfattar förslagen i promemorian som att skattebefrielsen generellt berör bilar som är placerade i utsläppsklass Euro 5, Euro 6, El, Elhybrid och Laddhybrid (enligt avgasreninglagen), det vill säga

- punkten 1 i förslaget till 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen gäller för bilar med utsläppsklass Euro 5, Euro 6, Elhybrid och Laddhybrid,
- punkten 2 gäller för bilar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid och
- punkten 3 gäller för bilar som är klassificerade i utsläppsklass El.

Detta framgår dock inte direkt av den föreslagna formuleringen av bestämmelsen, utan den kan därför enligt styrelsens mening behöva förtydligas ytterligare.

Vidare framgår det i promemorian (avsnitt 4.3.2, sid 77) att i det fall uppgift om bilens koldioxidutsläpp saknas i vägtrafikregistret ska samma förfarande som med skönsmässig uppskattning av koldioxidbeloppet vid uttag av fordonsskatt tillämpas. Transportstyrelsen antar att det är bestämmelsen i 4

kap. 10 § vägtrafikskattelagen som åsyftas. Den riktar sig dock främst till hur vägtrafiksskatten ska bestämmas ifall det saknas uppgifter i vägtrafikregistret. I författningsförslaget till 2 kap. 11 a § saknas det en hänvisning till vad som gäller om en bils koldioxidutsläpp saknas i vägtrafikregistret och styrelsen anser att det skulle vara en fördel om det framgår direkt i bestämmelsen, till exempel genom en hänvisning till 4 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (om det är den som ska tillämpas).

Transportstyrelsen har också noterat att det i förslaget till 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen saknas en särskild reglering för automatväxlade personbilar på det sätt som finns i nuvarande bestämmelse. Frågan om automatväxlade bilar behandlas heller inte vidare i promemorian och eventuellt kan det behöva förtydligas i den fortsatta hanteringen.

Övriga ändringar i fordonsbeskattningen

Transportstyrelsen har inga synpunkter på de lämnade förslagen i den delen som gäller övriga ändringar i fordonsbeskattningen, utan delar de bedömningar som framgår i promemorian.

Krav vid myndigheters upphandling av fordon

Transportstyrelsen håller med om att förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor bör ses över när det gäller nuvarande koldioxidkrav för lätta lastbilar (högst 230 g/km). När det gäller kravet på miljöbil för personbilar är det positivt att de myndigheter vars verksamhet kräver tyngre fordon även kan köpa energieffektiva fordon som räknas som miljöbilar. Det finns dock en risk att det till exempel blir svårt att få tag i lätta miljöbilar och i så fall måste en myndighet välja en större miljöbil eller ge särskilda skäl. Detta är självfallet inte önskvärt och Transportstyrelsen utgår från att detta har tagits i beaktande. I annat fall bör en ändring övervägas i förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

Systemändringar

De föreslagna ändringarna i kraven för skattebefrielse och även övriga ändringar i fordonsbeskattningen innebär att systemändringar behöver göras i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen gör bedömningen att det krävs cirka 4 månader för planering, utveckling och testning av systemet. Totalt berörs knappt 6 miljoner fordon av ändringarna i skattesatserna. Samtidigt är det också andra ändringar som behöver göras i systemet till årsskiftet 2012/2013. Transportstyrelsen ber därför om att få bli underättade i god tid inför ett eventuellt ikraftträdande för att kunna förbereda och genomföra ändringarna.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert efter föredragning av strateg Lars Carlsson och utredare Eva Nilsson-Hedman, skatte- och avgiftsavdelningen. I den slutliga hanteringen av ärendet har också direktören Anna Elvkull deltagit.

Staffan Widlert