

YTTRANDEDatum
2013-05-06Dnr
830 6966-13/112Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 STOCKHOLM**Slutbetänkande av 2011 års vägtullsutredning (SOU 2013:3)**

Kronofogdemyndigheten (KFM) avger härmed följande yttrande över betänkandet:

- KFM anser att förslaget om kvartalsbetalning är mycket positivt, både för fordonsägarna och för myndigheten. Myndigheten anser inte att den föreslagna undantagsregeln i 11 § p.1 i Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt, som innebär att en enskild ska ges möjlighet att begära månad som betalningsperiod i andra fall än när betalning sker genom betalningsförmedlare, ska införas.
- Förslaget att reglerna om ianspråktagande av fordon ska omfatta även Trängselskatt och Infrastrukturavgifter sammanfaller med av KFM i tidigare remissbehandling (Fordonsrelaterade skulder Ds 2012:7) framförda synpunkter och är positivt. Detsamma gäller förslaget om användningsförbud för fordon som belastats med obetald Trängselskatter eller Infrastrukturavgifter.
I den senare delen vill KFM dock påpeka risken för tolkningssvårigheter i 18 a § i Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt och 24 a § i Förslag till förordning om ändring i förordningen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg. Av författningskommentarerna till de nämnda paragraferna framgår att ”hela den skuld som medfört användningsförbud måste vara betald innan användningsförbudet upphör”. Det framstår som oklart om ”hela den skuld som legat till grund..” också innefattar sådana poster som förfallit efter det att 1000-kronorsgränsen uppnåddes och användningsförbudet inträdde. Det finns också risk för otydlighet i och med det faktum att regeln gäller separat för Trängselskatt respektive Infrastrukturavgift.
- KFM bedömer att merkostnaderna, utöver redan redovisade uppskattade merkostnader för genomförande av ianspråktagande av fordon och införandet av Infrastrukturavgifter, inte kan betraktas som marginella. Myndigheten anser att utredningen, i sin beräkning av antalet förväntade indrivningsuppdrag riktade mot ägare till utländska fordon, inte i tillräcklig utsträckning tagit hänsyn till risken att utländska fordonsägare, av misstag eller brist på information, i högre grad än svenska fordonsägare

YTTRANDE

Datum
2013-05-06Dnr
830 6966-13/112

kommer att missa att erlagga Trängselskatt och Infrastrukturavgifter i rätt tid. KFM avser att återkomma till departementet i frågan om merkostnader när de föreslagna reglerna har tillämpats så lång tid att kostnader kan beräknas mer noggrant.

- Utredningens förslag att ändra bilaga 2 i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden så att trängselskatt omfattas är positivt.
- Förslaget från utredningen att intäkterna från trängselskatten även fortsättningsvis ska tillfalla staten är positivt för KFM eftersom det underlättar myndighetens redovisning av inlutna medel.

Bakgrund

Genom införandet av kvartalsbetalning blir antalet små betalningskrav som förs över till KFM för indrivning färre och risken att fordonsägare blir registrerade i KFM:s register av misstag kommer med stor sannolikhet att minska. Rent allmänt ger kvartalsbetalning också i de flesta fall en rimligare relation mellan de kostnader som påförs vid sen betalning och den ursprungliga fordran. Den föreslagna undantagsregeln som innebär att fordonsägare ska kunna få månadsbetalning även i andra fall än när betalning sker genom betalningsförmedlare riskerar dock att urholka bestämmelsen om kvartalsbetalning och bör enligt KFM:s bedömning därför inte införas.

När det gäller ianspråktagande av fordon har KFM i tidigare remissbehandling (Fordonsrelaterade skulder Ds 2012:7) framfört att reglerna bör omfatta även Trängselskatt och Infrastrukturavgifter och myndigheten ser positivt på att utredningen nu föreslår detsamma. De berörda fordringstyperna har ett sådant samband med fordonet och dess brukande att ianspråktagande och även användningsförbud, som också föreslås för fordon som belastats med obetalda Trängselskatter och Infrastrukturavgifter, bör jämföras med de fordringstyper som redan tidigare omfattas av dessa sanktioner.

KFM:s bedömning att det finns risk för tolkningssvårigheter när det gäller tillämpningen av de föreslagna reglerna om användningsförbud berör inte myndigheten direkt, men KFM finner ändå anledning att ta upp risken, då det kan leda till onödiga tillämpningstvister om det inte sker ett förtydligande.

KFM delar inte utredningens uppfattning att merkostnaderna för hanteringen av indrivningsuppdrag riktade mot utländska fordonsägare skulle vara marginella. Redan idag, när reglerna enbart omfattar svenskregistrerade fordon begärs indrivning mot personer med adress i utlandet i ca 2000 fall per år. Genom att

YTTRANDE

Datum
2013-05-06Dnr
830 6966-13/112

även utlandsregistrerade fordon ska omfattas av reglerna om Trängselskatt, och sedan tidigare Infrastrukturavgifter bedömer myndigheten att antalet indrivningsuppdrag mot utlandsboende personer och företag kommer att öka markant. Detta beror i första hand på risken för att utländska fordonsägare av misstag eller brist på information kommer att missa att erlägga betalning i rätt tid. Det finns också anledning att anta att antalet enstaka passager med utländska fordon under vissa delar av året kommer att vara omfattande, inte bara i Stockholm och Göteborg utan också vid de vägavsnitt i Sundsvall, Motala och Nacka som kommer att omfattas av reglerna om Infrastrukturavgift. En mer noggrann beräkning av merkostnaderna är inte möjlig att genomföra på ett tillförlitligt sätt förrän reglerna börjar tillämpas och det verkliga resultatet av antalet indrivningsuppdrag kan summeras. KFM vill därför förbehålla sig möjlighet att återkomma i frågan om utökat anslag med anledning av de föreslagna reglerna när dessa har trätt ikraft.

Förslaget att förändra Bilaga 2 i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden så att den omfattar även trängselskatt är positivt och öppnar tillsammans med det nya indrivningsdirektivet möjligheten att begära indrivning av trängselskatt i utlandet. Det är i detta sammanhang angeläget att påpeka vikten av bra underlag för identifiering av de utländska fordonsägare som blir föremål för indrivning av obetald Trängselskatt och Infrastrukturavgifter. För att KFM ska ha möjlighet att framställa begäran om handräckning med indrivning måste den betalningsskyldige vara identifierad med korrekta uppgifter om namn och adress när begäran om indrivning lämnas till KFM.

Förslaget att intäkterna från Trängselskatt och Infrastrukturavgifter även i fortsättningen ska tillfalla staten är positivt för KFM. En förändring i den delen på så sätt att intäkterna istället skulle tillfalla kommunerna skulle medföra betydande ökning av hanteringskostnaden för myndighetens redovisning av inlutna medel, och omfattande kostnader för utveckling av kompletteringar i befintligt IT-stöd.

Beslut i detta ärende har meddelats av undertecknad rikskronofogde efter föredragning av verksamhetsarkitekten Conny Karlsson.

Eva Liedström Adler

Conny Karlsson