

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Diarienummer
Utr 2015/35
Datum
2015-08-27

Remissynpunkter på Betänkandet Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort? (SOU 2015:27) (Fi2015/2020)

Trafikanalys vill inledningsvis kort rekapitulera och konstatera att en dubbdäcksskatt inte föreslås men att ett förslag på eventuell skatteutformning tagits fram. Ett avgörande skäl till att en skatt inte rekommenderas (i dagsläget) är att de skadliga partikelnivåerna har minskat under senare år och enligt utredningen framöver kan förväntas bibehållas på låg nivå med smärre mer flexibla åtgärder. Denna bild stämmer inte helt med den årliga uppföljning av de transportpolitiska målen som Trafikanalys genomför på regeringens uppdrag. I den senaste måluppföljningen konstateras att miljö kvalitetsnormer för stora partiklar (PM₁₀) överskrids i ett antal gaturum. Orsaker till detta är främst användning av dubbdäck.¹ Enligt Naturvårdsverket kan dock en minskande långtidstrend för PM₁₀ i gatumiljöer observeras.² Måluppföljning omfattar dock inte, till skillnad från utredningen, mätvärden för år 2014. De smärre åtgärder som utredningen föreslår är fortsatt nyttjande av lokala förbud mot dubbdäcksanvändning, informationsinsatser som leder till medvetna däckval, sänkt hastighet på vissa gator, dammbindningsåtgärder och förbättrad vägrengöring efter vintersäsong.

Trafikanalys vill framhålla att det förslag till lag om skatt på dubbdäcksanvändning i tätort som tagits fram, men inte föreslås, förefaller väl genomarbetat, föredömligt enkelt och tydligt beskrivet.

Den samhällsekonomiska analysen indikerar att det totalt sett inte är någon större skillnad avseende samhällsekonomisk lönsamhet mellan en dubbdäcksskatt jämfört med nuläget med förbud, obeaktat eventuella böter för överträdelse. Eftersom det enligt utredningen är möjligt att undvika överskridanden för luftföroreningar av stora partiklar med de ytterligare smärre och flexibla åtgärder som föreslås vore det onödigt att i dagsläget införa en skatt på dubbdäck i tätort (dvs. i Stockholm och andra berörda tätorter). Sammanfattningsvis har Trafikanalys i detta skede inget att invända på de förslag till åtgärder som förs fram. Trafikanalys menar dock att behov av kontinuerlig uppföljning av de gränsvärden som gäller och en stor flexibilitet i att fort införa de åtgärder som behövs för att hålla sig under dessa gränsvärden är mycket viktigt framöver. Skulle det visa sig att det inte går att hålla sig inom ramarna för vad gränsvärdena tillåter måste en dubbdäcksskatt ändå övervägas.

Slutligen kan Trafikanalys konstatera att betänkandet är omfångsrikt och att det i vissa avsnitt presenteras överskottsmaterial som vare sig hjälper analysen eller läsaren. Det gäller exempelvis betänkandets redogörelse för Trafikverkets vinterdrift på statliga vägar i Stockholms län liksom uppgifter om befolkning och fordonskilometer i länets kommuner. I

¹ Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2015:7.

² <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Luftfororeningar/Partiklar/>

vissa avsnitt är framställningen också otydlig och svår att följa. Det gäller till exempel tabell 10.8 där det anges att redovisning ska ske "i miljoner kronor per år", samtidigt som den också omfattar engångsutgifter, vilket läsaren kan förstå om den parallellläser 15 sidor tidigare i betänkandet. Sammantaget måste det anses tveksamt om betänkandet uppfyller Kommittéförordningens krav på att betänkanden "skall vara koncentrerade och inriktade på väsentligheter". Det omfattande betänkandet hade vunnit mycket på att kortas ner betydligt för att kunna disponeras och presenteras på ett mer pedagogiskt begripligt sätt.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Anders Ljungberg föredragande. Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton
Generaldirektör