

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
103 33 Stockholm

Datum
2011-10-06

Ert dnr
Fi2011/3023

Vårt dnr
2011/208

Angående remiss av promemorian om vissa förfarandefrågor på punktskatteområdet.

Näringslivets Regelnämnd NNR har tagit del av det aktuella förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

I den aktuella remissen presenteras ett flertal förslag till ändringar för förfaranderegler som gäller för s.k. punktskattepliktiga varor. Flertalet av ändringarna grundar sig på att det skett ändringar i EG:s punktskatte- och energiskattedirektiv och som nu föreslås införlivas i svensk rätt främst genom ändringar i lagen om skatt på energi (LSE) och lagen om skatt på alkohol (LSA) men även genom flera andra regelverk.

NNR finner att den frågan som kan medföra ökade kostnader för berörda företag i sammanhanget är hur reglerna utformas med avseende på säkerhetskravet vid transporter av punktskattepliktiga varor. I den presenterade promemorian redogör Finansdepartementet för sin bedömning gällande förslaget på säkerheter vid transporter och landar i förslaget på 10 % som föreslås införas i LSA. NNR finner att frågan om säkerhetskravet direkt är en typ av regelkostnad som kommer att föras vidare till konsumentledet och på så sätt få realekonomiska konsekvenser.

När det gäller diskussionen om valet av storleken på säkerhetskrav saknar NNR i remitterat underlag en reell diskussion om den egentliga risken för skatteundandragande för dessa typer av varor och transporter. Vi menar att de stora flödena som kommer att beröras trots allt sker genom stora och väletablerade företag med betydande tillgångar i Sverige. NNR menar dessutom i detta perspektiv att staten har möjlighet att genom andra rättliga förföranden kunna driva in och säkra eventuella skatteskulder. Mot bakgrund av att säkerhetskravet får karaktären av en sunk cost som alltså inte tillför något för företagen och att sannolikheten för skatteundandragande här får bedömas vara små måste det enligt vår uppfattning finnas utrymme för att diskutera nivån på säkerhetskravet för transporter.

I presenterad konsekvensanalys nämns överhuvudtaget inte frågan om kravet på säkerheter, vilket inte är förenligt med kraven som regeringen fastställt enligt förordningen för konsekvensanalyser. Oavsett vilken nivå som regeringen slutligen beslutar om är det högst rimligt att i ärenden av denna karaktär, med tydliga konsekvenser för berörda företag, att det förs en betydligt djupare diskussion om hur säkerhetskravet förväntas påverka berörda företag och konkurrensen på marknaden. Varje procentenhet kommer att binda upp kapital hos företagen och borde därmed få konsekvenser som beslutsfattare och politiker rimligen bör få en uppfattning om innan beslut fattas i ärendet.

Med vänliga hälsningar
NÄRINGSLIVETS REGELNÄMND

Tomas Lööv