

Motion till riksdagen 2020/21:119

av Eric Palmqvist m.fl. (SD)

Beskattning av husbilar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att framarbete ett förslag till en ny, förenklad och lättförståelig beräkningsmodell för fordon i kategorin personbil klass II och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tills vidare stoppa införandet av den nya, högre fordonsskatten för personbil klass II och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Regeringen har beslutat att införa en så kallad bonus–malus-modell på fordonsskatten för personbilar. Detta i syfte att stimulera nybilsköparna att köpa nya fordon med låg klimatpåverkan. Skattemodellen omfattar alla nya personbilar, även personbil klass II, en fordonstyp som är permanent försedd med en kaross utrustad med fast monterade sovplatser, utrustning för matlagning och bord, vanligen kallad husbil. Dessa karosserier är vanligtvis byggda på lätta lastbilschassier. Personbil klass II är därför en fordonstyp som varken är att betrakta som lätt lastbil eller personbil konstruerad primärt för personbefordran utan snarare som ett renodlat fritidsfordon ämnat för rekreation.

Tillämpningen av den nya skatteberäkningsmodellen enligt WLTP-körcykeln har, tillsammans med den tidigare införda bonus–malus-modellen för fordon av typen personbil klass II, resulterat i oskäligt höga fordonskatter för just denna typ av fritidsfordon som har ett genomsnittligt lågt årligt miluttag.

En enklare beräkningsmodell och ett stoppat införande i väntan på det

Resultatet av regeringens framhårdande i att tillämpa denna beräkningsmodell för fordonsskatt för personbil klass II har blivit att nyförsäljningen av husbilar i Sverige har sjunkit drastiskt. Branschen uppger att nya husbilar är i princip osäljbara och att de måste

subventioneras kraftigt för att bli sålda. Såväl den enda inhemska tillverkaren, KABE i småländska Tenhult, som återförsäljare har tvingats att varsla och avskeda personal. Detta som en direkt följd av att fritidsfordon i denna kategori som fram till den 1 juli 2018 kostade sin ägare omkring 6 000–8 000 kronor i årlig skatt med regeringens förslag istället kostar köparna uppemot 30 000–40 000 kronor i fordonskatt årligen de tre första åren. Nivån är orimlig i jämförelse med andra fordon eller redskap som exempelvis motorcyklar, terrängskotrar och båtar som också används huvudsakligen för rekreation och ett resultat av att regeringen implementerar en skattemodell för personbil klass II som i grunden är konstruerade för fordon med andra transportuppgifter.

Beräkningsmodellen av fordonskatt för personbil klass II har mött hård kritik från såväl branschen som från politiskt håll och regeringen uppdrog åt Skatteverket att ta fram ett förslag till lättnader främst genom förenklade regler kring av- och påställning av husbilar. (Skatteverkets promemoria: Förmånligare villkor för återbetalning av fordonskatt för husbilar vid avställning.)

Förslagen Skatteverket presenterar får i sammanhanget dock betraktas som små lättnader av de orimliga konsekvenserna av en i grunden för fordonsstypen felaktigt utformad beräkningsmodell av fordonskatten då Skatteverket fokuserat på hur man lättare skall kunna ha sitt nyförvärvade fritidsfordon avställt för att därigenom undkomma skatten. Om detta förslag realiserar blir personbil klass II den enda fordonskategori som har en beskattningsmodell som i realiteten tvingar dess ägare att ställa på sitt fordon så snart det skall köras med och ställa av det så snart man stannat för att stå still några dagar. Detta får i så fall anses utgöra ett slags paradigmskifte i utformandet av svenska fordonskatter.

Vi konstaterar således att den redan införda bonus–malus-modellen för beräkning av fordonskatt i kombination med den nya beräkningsmodellen utifrån WLTP-körcykeln således utgör en dödsstöt från regeringen riktad just mot personbil klass II och de svenska företag som tillverkar och säljer dem samt de konsumenterna som nu tvingas bort från husbilsmarknaden. Denna fordonskategori borde aldrig ha omfattats av beräkningsmodellen och gör inte heller det i något annat europeiskt land.

Mot bakgrund av det som hittills anförts anser vi att riksdagen skall tillkännage för regeringen att en utredning i syfte att framarbete en ny, förenklad och lättförståelig beräkningsmodell av fordon i kategorin personbil klass II skall tillsättas och att målsättningen skall vara att nivån skall vara så utformad att den upplevs som motiverad för fordonsstypen och dess användningsområde samtidigt som den ger upphov till avsevärt mindre administration och byråkrati.

Vidare anser vi att införandet av fordonskatten för personbil klass II som beräknas i enlighet med bonus–malus och WLTP-körcykeln skall stoppas tills vidare och att den modell för beskattning av fordonsstypen som tillämpades fram till den 1/7 2018 skall återinföras fram tills det att en beskattningsmodell för personbil klass II i enlighet med vårt första yrkande är införd.

Eric Palmqvist (SD)

Eric Westroth (SD)

Thomas Morell (SD)

Angelica Lundberg (SD)

Patrik Jönsson (SD)