

## Motion till riksdagen 2021/22:617

av Eric Palmqvist m.fl. (SD)

# Beskattning av husbilar

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att framarbeta ett förslag till en ny, förenklad och lättförståelig beräkningsmodell för fordon i kategorin personbil klass II och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Regeringen har trots omfattande kritik låtit 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 lastbilchassier. 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 fordonsskatter för just denna typ av fritidsfordon som har ett genomsnittligt lågt årligt miluttag.

## En enklare och mer lättförståelig beräkningsmodell

Resultatet av regeringens framhårdande i att tillämpa denna beräkningsmodell av fordonsskatt för personbil klass II har blivit att nyförsäljningen av husbilar i Sverige har sjunkit. Branschen uppger att nya husbilar som omfattas av den nya och högre beskattningen är i det närmaste att betrakta som 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 i och med regeringens politik nu istället kostar köparna uppemot 30 000–40 000 kronor i årlig fordonsskatt 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 direkt resultat av att regeringen implementerar en skattemodell för personbil klass II som i grunden är konstruerad för fordon med andra transportuppgifter.

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

De lättnader som genomfördes syftar till att fordonsägarna lättare skall kunna ha sitt nyförvärvade fritidsfordon avställt för att på så sätt undkomma den orimligt höga skatten. Detta utgör emellertid en ringa eller ingen lättnad alls då det kräver ett stort mått av planering och framförhållning från fordonsägarens sida då fordonen skall nyttjas och innebär därför att möjligheten till spontan användningen av personbil klass II kraftigt begränsas för de fordonsägare som vill undvika att drabbas av skyhöga skattekostnader.

En konsekvens av detta är att personbil klass II i och med denna ordning är den enda fordonskategori som har en beskattningsmodell som i realiteten tvingar dess ägare att ställa på sitt fordon så snart det skall förflyttas och ställa av detsamma så snart de stannat för att stå still några dagar. Ett slags paradigmskifte i utformandet av svenska fordonsskatter.

Vi konstaterar således att den införda bonus malus-modellen för beräkning av fordonsskatt i kombination med beräkningsmodellen utifrån WLTP-körcykeln utgör ett kraftigt hot mot personbil klass II i sin nuvarande form, med regeringens goda minne. Vår bestämda uppfattning är att denna fordonskategori aldrig borde ha omfattats av nuvarande beräkningsmodell, och vi konstaterar att inget annat europeiskt land tillämpar en liknande beräkningsmodell eller beskattar fordon personbil klass II lika hårt.

Mot bakgrund av det som anförts i denna motion 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 fordonstypen och dess användningsområde, samtidigt som den ger upphov till avsevärt mindre administration och byråkrati.

*Eric Palmqvist (SD)*

*Eric Westroth (SD)*

*Thomas Morell (SD)*

*Angelica Lundberg (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*