

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2019-09-02
Besvaras senast
2019-09-16

Till finansminister Magdalena Andersson (S)

2018/19:937 Beskattning av husbilar

Den 23 augusti, en vecka innan de nya bestämmelserna ska träda i kraft, meddelar Transportstyrelsen följande: Från och med den 1 september 2019 ska vissa husbilar vara testade med en ny testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Detta värde kommer att ligga till grund för beskattning.

Beskedet slog ner som en bomb i husbilsbranschen eftersom Transportstyrelsen tidigare i sommar meddelat att husbilar INTE skulle beskattas i enlighet med det så kallade WLTP-värdet. Den nu föreslagna höjningen av fordonsskatten ligger på en beräknad nivå på över 100 procent. Av nybilsmarknaden är det ca 95 procent av husbilarna som påverkas av den nya beskattningen. Konsekvensen av det nya skattebeskedet lät inte vänta på sig. Sveriges största husbilstillverkare varslade, som en direkt följd av den nya beskattningen, 25 personer om uppsägning.

Även för importörer, återförsäljare och verkstäder blir skadeverkningarna betydande när marknaden bokstavligen talat försvinner. Förlusten av ”produktionsskatter” lär vida överstiga de eventuella intäkter Finansdepartementet räknar med från fordonsskatten.

Dessutom flyttar man kunderna till begagnatmarknaden och de så kallade treårsimporterna, det vill säga tre år gamla bilar som flyttats ner i skattesats på grund av sin ålder. Ett märkligt sätt att bedriva ett effektivt miljöarbete, då konsekvensen av skatten blir ökad andel äldre fordon på våra vägar. Husbilar bidrar med ytterst små mängder koldioxid eftersom deras genomsnittliga körsträcka endast är ca 700 mil per år. Det är ju främst boendeformen och den fantastiska möjligheten att vistas ute i naturen som människor är ute efter.

Med en alltför hög beskattning på ”närproducerade” semesterformer riskerar man att styra över resandet till flygresor. En husbil är en dyr investering, och den skatt som nu läggs på fordonet innebär att man stänger dörren för människor att semestra på ett klimatsmart sätt. Det blir helt enkelt billigare att flyga till fjärran land än att semestra hemmavid. Den höga skatten trycker även upp hyreskostnaden för ett sådant semesterfordon, och därmed begränsar man möjligheten för de flesta att hyra en husbil. Campingbranschen har varnat för de negativa effekterna av den höga beskattningen och att den riskerar att slå undan benen för den här semesterformen.

Således kan man konstatera att regeringens införande av bonus–malus på husbilar riskerar att få en negativ påverkan på vårt sätt att semestra. Miljöeffekten riskerar helt enkelt att bli den rakt motsatta, och det kan väl knappast vara tanken?

Svensk camping har under en lång rad av år haft allt fler gästnätter, och just camping är ett bra alternativ för klimatet, oavsett om det sker i husbil, husvagn eller tält. Med husbil och husvagn gynnas en ”lokalproducerad” semester, vilket innebär att fler väljer att semestra hemmavid. Att slopa bonus–malus på husbilar ger fler människor möjligheten att semestra klimatsmart, oavsett om man äger eller hyr fordonet.

Jag har tidigare ställt frågan till statsrådet om skatter på husbilar och fick ett något märkligt svar: ”Husbilsägare kan minska fordonskatten genom att ställa av sin husbil när den inte används för t.ex. semesterändamål.”

Det är förvisso sant, men poängen med en husbil kan väl knappast vara att ha den avställd?

Med anledning av texten här ovan vill jag fråga finansminister Magdalena Andersson:

Avser ministern att ompröva beslutet avseende beräkningen av fordonskatten för husbilar i enlighet med det så kallade WLTP-värdet?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders