

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2019-12-20
Besvaras senast
2020-01-17

Till finansminister Magdalena Andersson (S)

2019/20:237 Beskattning av husbilar

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, som är ett fordon som är permanent försett med en kaross som är utrustad med fast monterade sovplatser, bord och utrustning för matlagning, vanligen kallade husbilar. 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.

Från flera håll har kritik riktats till regeringen mot att tillämpa den nya skatteberäkningsmodellen enligt WLTP tillsammans med bonus–malus-modellen för fordon av typen personbil klass II. Dock har regeringen framhärdat i att denna beräkningsmodell för fordonsskatt ska genomföras. Detta trots att det inte finns några bonusfordon att tillgå i denna klass nu eller under överskådlig framtid, då produktionsserierna är förhållandevis låga och man utgår ifrån lätta lastbilschassier som inte omfattas av denna skattemodell och egentligen i grunden är konstruerade för andra transportuppgifter.

Kombinationen av den redan införda bonus–malus-modellen och den nya nivån för fordonsskatt, som baseras på WLTP-körcykeln, kommer att generera oskäligt höga fordonsskatter på just denna typ av fritidsfordon som har ett genomsnittligt lågt årligt miluttag.

Denna typ av fritidsfordon kommer med den föreslagna modellen riskera att kosta köparna så mycket som 30 000–40 000 kronor årligen de tre första åren, vilket är orimligt om man jämför med andra fordon eller redskap som motorcyklar, terrängskotrar och båtar, som också används huvudsakligen för rekreation.

Den nya bonus–malus-modellen för beräkning av fordonsskatt är i kombination med beräkningsmodellen utifrån WLTP således en dödsstöt från regeringen riktad just mot personbil klass II, en fordonskategori som aldrig borde ha omfattats av denna beräkningsmodell och heller inte gör det i något annat europeiskt land.

Jag riktade därför följande fråga till finansminister Magdalena Andersson den 20 november:

”Hur ser ministern på att vi i Sverige inför unikt höga årsskatter på så kallade husbilar, och avser ministern att vidta några åtgärder för att den nya beskattningen av personbil klass II inte ska bli verklighet?”

Finansministern svarade:

”För att ytterligare underlätta för husbilsägare att ställa av sitt fordon när det inte används, bereds för närvarande ett ärende inom Regeringskansliet att ge Skatteverket i uppdrag att utreda förmånligare villkor för återbetalning av skatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning.”

Det är visserligen lovvärt att regeringen nu reagerat på den massiva kritik som riktats mot förslaget till ny fordonsskatt för personbil klass II och därför givit Skatteverket i uppgift att utreda frågan vidare.

Jag delar emellertid såväl husbilsbranschens som campingbranschens och husbilsägarnas oro över att inriktningen i den av regeringen beställda utredningen ännu är felaktig och mer handlar om att kunna erbjuda de husbilsägare som drabbas av den orimligt höga fordonsskatten plåster på såren snarare än att i grunden omarbete ett riktigt dåligt förslag till beräkningsmodell av fordonsskatten för en fordonstyp som är att betrakta som fritidsredskap.

Med anledning av detta vill jag fråga finansminister Magdalena Andersson:

1. Anser ministern alltjämt att det är rimligt att personbil klass II, en fordonskategori som utgörs av renodlade fritidsredskap, blir hårdare beskattad än alla andra förekommande fordonskategorier?
2. Anser ministern att en förenkling av rutinerna för avställning och återbetalning av inbetald fordonsskatt är en tillfredsställande lösning att mildra effekterna av en sådan beskattningsmodell?
3. Ser ministern några tänkbara negativa konsekvenser eller följdproblem som en sådan lösning skulle kunna få för husbilsägarna?
4. Avser ministern att vidta åtgärder för att exkludera personbil klass II från beräkningen av fordonsskatt enligt WLTP i kombination med

bonus–malus om en modell med enklare avställningsrutiner inte skulle ge önskad effekt eller om det skulle generera andra negativa konsekvenser?

.....

Eric Palmqvist (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders