



2020-04-08  
Fi2020/01699/S2

**Finansdepartementet**

Skatte- och tullavdelningen, Enheten för  
mervärdesskatt och punktskatter  
Alexandra Wingmark  
08-4058808

Tillväxtverket	
Regelrådet	
Ank	2020-04-14
Dnr	

**Skatteverkets promemoria Förmånligare villkor för återbetalning  
av fordonsskatt för husbilar vid avställning**

**Remissinstanser**

BIL Sweden

Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan

Energigas Sverige

Föreningen Elbil Sverige

Föreningen Gröna Bilister

Husvagnsbranschens Riksförbund

Kommerskollegium

Konjunkturinstitutet

Konsumentverket

Landsorganisationen i Sverige (LO)

Motorbranschens Riksförbund

Motormännens Riksförbund

Naturskyddsföreningen

Naturvårdsverket

Regelrådet

SCR Svensk camping

Skatteverket

Statens energimyndighet

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Svensk turism AB

Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO)

Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)

Svenska turistföreningen

Svenskt Näringsliv

Sveriges Kommuner och Regioner

Sveriges Åkeriföretag

Tjänstemännens centralorganisation (TCO)

Trafikanalys

Trafikverket

Transportföretagen

Transportstyrelsen

Visita

Vätgas Sverige

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 27 maj 2020.**

Svaren bör lämnas i bearbetningsbar form (t.ex. Wordformat) per e-post till [fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se). Ange diarienummer Fi2020/01699/S2 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Remissinstansens namn ska även anges i dokumentnamnet.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemoria. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan dessutom laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).



Marc Gren  
Kansliråd





## PROMEMORIA

Datum  
2020-02-24

Bilaga till  
Dnr 213 501963-19/113

Niklas Lindeberg  
010-575 00 66  
niklas.lindeberg@skatteverket.se

# Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Bakgrund .....</b>	<b>5</b>
<b>3 Gällande rätt .....</b>	<b>6</b>
3.1 Fordonsskatt för husbilar .....	6
3.2 Uppgifter om koldioxidutsläpp .....	7
3.3 Beskrivning av förändringarna i fordonskatteuttaget för husbilar .....	9
<b>4 Överväganden och förslag .....</b>	<b>11</b>
4.1 Förmånligare regler för återbetalning av fordonskatt vid avställning .....	11
4.2 Alternativ till ändringar i regelverket som inte omfattas av uppdraget .....	15
4.3 Ikraftträdandebestämmelser .....	17
<b>5 Konsekvensanalys .....</b>	<b>19</b>
5.1 Förslagets syfte och alternativa lösningar .....	19
5.2 Utgångspunkter för bedömningarna .....	19
5.3 Offentligfinansiella konsekvenser .....	22
5.3.1 Sammanfattning av de offentligfinansiella konsekvenserna .....	22
5.3.2 Effekter av utebliven ändring (nuvarande regler) ..	22
5.3.3 Effekten av fyra karensdagar .....	24
5.4 Konsekvenser för enskilda .....	28
5.5 Konsekvenser för företag .....	29
5.6 Konsekvenser för Skatteverket .....	30
5.7 Konsekvenser för Transportstyrelsen .....	30
5.8 Konsekvenser för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna .....	31
5.9 Förslagets förenlighet med EU-rätten .....	31
5.10 Konsekvenser för miljön .....	31
5.11 Förslagets konsekvenser i övrigt .....	31
<b>6 Författningskommentar .....</b>	<b>32</b>

## Sammanfattning

I denna promemoria redovisar Skatteverket regeringens uppdrag till myndigheten att utreda förmånligare villkor för återbetalning av skatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning, Fi2019/04007/S2.

Enligt nuvarande regelverk gäller en karenstid på 15 dagar vid avställning. Karenstiden innebär att om fordonet ställs på igen inom den angivna 15-dagarsperioden ska fordonsskatt betalas från avställningsdagen i stället för från dagen för påställningen. Skatteverket föreslår att karenstiden sänks från 15 dagar till fyra dagar för husbilar (personbil klass II) av fordonsår 2018 eller senare som blivit skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Den kortare karenstiden gäller dock bara under husbilens tre första år i trafik, vilket motsvarar den period då det för fordonet tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp till följd av det s.k. bonus–malus-systemet.

Skatteverkets bedömning är, vid de antaganden som redovisas i promemorian, att den effektiva fordonsskatten för en genomsnittlig husbil kommer att bli densamma under perioden med fyra dagars karenstid som efter denna period. Sänkningen av karenstiden neutraliserar därmed effekten av det förhöjda koldioxidbeloppet i bonus–malus-systemet för berörda husbilsägare. Förslaget bedöms påverka de offentliga finanserna negativt. Första året bedöms fordonsskatteintäkterna minska med 49 miljoner kronor. För de två efterföljande åren bedöms minskningen uppgå till 42 respektive 31 miljoner kronor.

Skatteverket har genomfört utredningen i samråd med Transportstyrelsen.

# 1 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 13 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 2 kap.

### 13 §

Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde. *För personbilar klass II gäller i stället, om fordonet ställs av under den tid då koldioxidbeloppet beräknas enligt 9 a §, att avställningstiden ska ha omfattat minst fyra dagar.*

För en kalendermånad utgör fordonsskatten en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2021 och tillämpas vid beräkning av fordonsskatt som tas ut för tid efter den 28 februari 2021. Vid beräkning av fordonsskatt som tas ut för tid före den 1 mars 2021 tillämpas äldre bestämmelser.



## 2 Bakgrund

Regeringen har i beslut den 28 november 2019 (Fi2019/04007/S2) gett Skatteverket i uppdrag att utreda förmånligare villkor för återbetalning av skatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning. Utredningen ska ge besked om huruvida vissa regler i vägtrafikskattelagen (2006:227) kan ändras så att skatt inte tas ut, alternativt inte tas ut i lika hög utsträckning, för personbil klass II för tid då fordonet är avställt. Utgångspunkten för uppdraget är att regeländringarna ska avse personbil klass II av fordonsår 2018 eller senare som blivit skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Om en sådan avgränsning inte är lämplig ska Skatteverket föreslå en annan avgränsning inom personbil klass II. I första hand bör regeländringar övervägas som innebär att fordonsägare inte ska betala skatt för den tid då fordonet är avställt. I andra hand bör regeländringar övervägas som innebär att den tid för vilken skatt tas ut för när ett fordon är avställt reduceras.

Uppdraget – som ska genomföras i samråd med Transportstyrelsen – ska redovisas senast den 28 februari 2020.

## 3 Gällande rätt

### 3.1 Fordonsskatt för husbilar

Bestämmelser om fordonsskatt finns i vägtrafikskattelagen (2006:227) och i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Fordonsskatt har i olika utformningar utgjort ett fast inslag i den svenska trafikbeskattningen sedan 1923. Den nuvarande fordonsskatten enligt vägtrafikskattelagen för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar är baserad på fordonets uppmätta eller beräknade koldioxidutsläpp. Den infördes i syfte att komplettera koldioxidskatten på drivmedel som styrmedel för att minska utsläpp av koldioxid och ge nybilsköpare en stimulans att välja bränslereffektiva fordon.<sup>1</sup> Miljöstyrningen i fordonsskatten har skärpts ytterligare genom införandet av det s.k. bonus–malus-systemet.<sup>2</sup> I vägtrafikskattelagen finns också bestämmelser om viktbaserad fordonsskatt för tunga lastbilar och bussar, traktorer, släpvagnar m.m. Bestämmelser om fordonsskatt för äldre personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som fortfarande har en viktbaserad skatt finns i lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Husbilar klassificeras normalt som personbil klass II. Det finns emellertid också husbilar som klassificeras som lastbilar eller bussar. Inom personbil klass II finns det dock inga andra fordon än husbilar, och i den fortsatta framställningen används bara begreppet husbilar för att beskriva de som omfattas av uppdraget.

För husbilar som blivit skattepliktiga första gången efter utgången av 2010<sup>3</sup> gäller som utgångspunkt att fordonsskatten uppgår till ett grundbelopp om 360 kronor med tillägg för ett koldioxidbelopp, 2 kap. 7–9 §§ vägtrafikskattelagen. Koldioxidbeloppets storlek varierar beroende på husbilens drivmedel. För diesel- och bensindrivna<sup>4</sup> husbilar är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För dieseldrivna husbilar ska totalbeloppet multipliceras med bränslefaktorn 2,37 och dessutom tillkommer ett miljötillägg med 250 kronor, 2 kap. 7 § andra stycket och 10 § vägtrafikskattelagen. För husbilar som kan drivas med alternativa drivmedel<sup>5</sup> är koldioxidbeloppet 11 kronor per gram koldioxidutsläpp utöver 111 gram, dvs. hälften av koldioxidbeloppet för diesel- och bensindrivna husbilar.

Husbilar som blivit skattepliktiga första gången den 1 juli 2018 eller senare och som är av fordonsår 2018 eller senare omfattas också av bonus–malus-systemet. Huvudmotivet för bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Tanken är att systemet ska komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. Bonus–malus-systemet innebär att den som förvärvar ett fordon med låga utsläppsvärden premieras vid anskaffningen (bonus = bra) medan den som väljer att köpa ett fordon med högre utsläpp får betala ett tillkommande koldioxidsbelopp under fordonets första tre år (malus = dåligt).<sup>6</sup> Det

<sup>1</sup> Prop. 2005/06:65 s. 82.

<sup>2</sup> Prop. 2017/18:1 s. 398–424.

<sup>3</sup> Husbilar som blivit skattepliktiga före den 1 januari 2011 har en viktbaserad fordonsskatt som tas ut enligt den tidigare nämnda lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

<sup>4</sup> Med bensindrivna husbilar avses här även fordon som drivs med gasol eller elektricitet, under förutsättning att de inte också kan köras på diesel.

<sup>5</sup> Här ingår fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol. Dessa drivmedel kan vara etanol, gengas, metangas etc.

<sup>6</sup> Bonuskomponenten i bonus–malus-systemet regleras i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

tillkommande koldioxidbeloppet ska inte betalas för husbilar som kan drivas med alternativa drivmedel.

Det tillkommande koldioxidbeloppet tas ut under de första tre åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången, 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen. För tid därefter gäller för husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet samma regler för beräkning av koldioxidbeloppet som för husbilar som blivit skattepliktiga före 1 juli 2018. Det tillkommande koldioxidbeloppet uppgår till summan av 82 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram, och 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram. För husbilar som drivs med diesel tas det även ut ett bränsletillägg och ett miljötillägg, 2 kap. 7 § tredje stycket och 10 § vägtrafikskattelagen. Bränsletillägget är 13,52 multiplicerat med det antal gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer. Miljötillägget är detsamma som för husbilar som blivit skattepliktiga före den 1 juli 2018, dvs. 250 kronor. Skatteverket har meddelat ställningstagande angående hur fordonsskatt ska tas ut för de första tre åren (dvs. för perioden med malus) utifrån hur hög fordonsskatten är för ett helt skatteår.<sup>7</sup>

Det följer av 2 kap. 1 § vägtrafikskattelagen att fordon som är avställda inte är skattepliktiga. Fordonsskatt tas bara ut för den tid då fordonet är skattepliktigt, men om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad är huvudregeln att skatt tas ut för hela månaden, 2 kap. 13 § första stycket vägtrafikskattelagen. Fordonsskatt tas dock ut per dag under vissa förutsättningar, 2 kap. 13 § andra stycket vägtrafikskattelagen. Bestämmelserna om beskattning per dag gäller bara i fråga om fordon med en skatt om minst 4 800 kronor per år. För sådana fordon gäller att skatt tas ut per dag under den månad då skatteplikten första gången inträder eller om skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

Vägtrafikskatt tas ut genom ett samarbete mellan två myndigheter. Grundläggande beskattningsbeslut avseende vägtrafikskatt enligt 4 kap. 1 § vägtrafikskattelagen samt beslut om dröjsmålsavgift fattas av Transportstyrelsen för Skatteverkets räkning. Övriga beslut enligt lagen, som till exempel omprövningsbeslut, fattas av Skatteverket. Det gäller dock inte för beslut med stöd av ansvarsbestämmelserna i 6 kap. 4–6 §§ vägtrafikskattelagen. Det är Transportstyrelsen som för Skatteverkets räkning verkställer beslut om debitering och återbetalning av skatt, avgifter och ränta enligt vägtrafikskattelagen.

## 3.2 Uppgifter om koldioxidutsläpp

Uppgifter om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar ska i första hand grundas på EU-gemensamma värden baserat på lagstiftning för typgodkännande, s.k. certifieringsvärden. I avsaknad av sådana värden ska allmänt vedertagna testförfaranden användas eller resultat från tester som utförts för den berörda myndigheten eller, i avsaknad av detta, information från tillverkaren. För lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) finns det certifieringsvärden att tillgå.

<sup>7</sup> Se Skatteverkets ställningstagande den 21 maj 2018, Uttag av förhöjt koldioxidbelopp för nya fordon under 3 år (s.k. malus), dnr 202 210769-18/111.

För husbilar som ska beskattas utifrån koldioxidutsläpp krävs att det finns ett koldioxidvärde i vägtrafikregistret. Utsläppsvärdet kan vara beräknat av tillverkaren enligt gällande EU-regler eller beräknat enligt en svensk administrativ beräkningsmetod, så kallad skälig grund. Den testmetod som hittills har funnits, NEDC (New European Driving Cycle), har inte gett värden som är representativa när bilar byggs och godkänns i flera steg, i många fall av olika tillverkare. Det beror på att värdena bara avsåg grundfordonet och inte tog hänsyn till den påbyggnad som vanligen görs för att få en färdigbyggd husbil. Det innebär att koldioxidvärdet och bränsleförbrukningen inte blev tillförlitligt för en färdigbyggd husbil. Från och med juni 2015 har därför de flesta husbilar ett registrerat värde på koldioxidutsläpp som är beräknat efter skälig grund, och det är detta värde som normalt har gällt vid beskattningen. För vissa husbilar, som är byggda och godkända i ett enda steg, har utsläppsvärden enligt NEDC dock ansetts vara tillförlitliga för den färdigbyggda husbilen och därför kunnat användas vid beskattningen. Skatteverket har i ett ställningstagande angett att om det i vägtrafikregistret saknas uppgift om koldioxidutsläpp som avser den färdigbyggda husbilen medför det att fordonsskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i registret och beskattning ska därför ske enligt skälig grund, se 4 kap. 10 § vägtrafikskattelagen. Ställningstagandet gäller för alla husbilar som ingår i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet, oavsett vikt och tillämpliga utsläppsregler.<sup>8</sup>

Från och med den 1 september 2019 ska husbilar som regel vara testade med en ny testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Den nya testmetoden benämns WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure), och är utvecklad för att koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning ska ge värden som bättre stämmer överens med utsläpp vid verklig körning. Det uppmätta koldioxidutsläppsvärde som blir resultatet av testet enligt WLTP förs sedan in i en EU-gemensam beräkningsformel (Road Load Matrix), vilken översätter ett uppmätt koldioxidutsläpp för grundfordonet till ett tillförlitligt beräknat koldioxidutsläppsvärde för en färdigbyggd husbil. Detta värde ska inkluderas i husbilens COC-dokument och finns därmed angivet i vägtrafikregistret. I och med att denna beräkning resulterar i ett tillförlitligt värde för den färdigbyggda husbilen ska det användas som grund för beräkning av skatt för husbilen. De fordon som berörs är de som omfattas av EU:s lagstiftning för avgasutsläpp för lätta fordon.<sup>9</sup> Det går inte att av den tillgängliga statistiken få fram hur stor andel av personbilar klass II som klassas enligt det lätta respektive tunga avgasregelverket. I den fortsatta framställningen antas därför att samtliga husbilar (personbil klass II) tillhör det lätta avgasregelverket.

I lagstiftningen för WLTP finns övergångsregler fram till och med år 2021. Reglerna innebär att tillverkaren för vissa typer av husbilar under en övergångsperiod även måste ta fram fordonets koldioxidvärde enligt den tidigare metoden NEDC.

Om husbilen bara har ett WLTP-värde kommer beskattningen att utgå från det värdet. Om husbilen även har ett NEDC-värde som avser den färdigbyggda husbilen kommer fordonsskatten att beräknas på det värde som är lägst av NEDC och WLTP (vanligen NEDC) om husbilen blir skattepliktig första gången före den

<sup>8</sup> Se Skatteverkets ställningstagande den 12 november 2018, Beräkning av fordonsskatt för etappvis färdigbyggda husbilar, dnr 202 469161-18/111.

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

1 januari 2020.<sup>10</sup> Om husbilen blir skattepliktig första gången den 1 januari 2020 eller senare ska i stället det högsta värdet på koldioxidutsläpp tillämpas vid beskattningen (vanligen är det WLTP), vilket framgår av 1 kap. 6 b § vägtrafikskattelagen.

Nya husbilar som i stället omfattas av EU:s avgaskrav för tunga fordon<sup>11</sup> kommer liksom tidigare att beskattas utifrån ett värde som är beräknat enligt skälig grund. Detta eftersom det för dessa husbilar inte finns något krav på ett registrerat koldioxidutsläppsvärde för en färdigbyggd bil. Beräkning enligt skälig grund kommer fortsatt också göras för husbilar som av annan anledning saknar ett koldioxidvärde i vägtrafikregistret. Skatteverket avser att uppdraga åt Transportstyrelsen att se över beräkningsformeln för skälig grund och anpassa den till WLTP. Arbete pågår för närvarande med att analysera vilket underlag som krävs för att göra en sådan uppdatering.

### 3.3 Beskrivning av förändringarna i fordonsskatteuttaget för husbilar

Det kan konstateras att såväl bonus–malus-systemet som den nya metoden för utsläppsmätning, WLTP, innebär högre fordonsskatt för husbilar. När bonus–malus-systemet infördes uttalade regeringen att husbilar skulle ingå i systemet eftersom de redan var inordnade i den koldioxidbaserade delen av fordonsskatten.<sup>12</sup> I propositionen för regeringen även ett resonemang om WLTP-metoden och anger att det är rimligast att det utsläppsvärde som följer av den på EU-nivå senast antagna testkörnykeln också är den som ska få genomslag på beskattningen av fordon.<sup>13</sup> Med beaktande av att kunskapen om effekten av WLTP var knapphändig när bonus–malus-systemet infördes ansågs det dock lämpligt att fortsätta att använda det lägre värdet (enligt NEDC) under en övergångsperiod.

Det kan således slås fast att de höjningar av fordonsskatten för husbilar som följer av bonus–malus-systemet och WLTP är avsedda, om än inte till beloppet bestämda, effekter. Regeringen uttalar i uppdraget till Skatteverket att effekten av WLTP på beskattningen är betydligt större än vad som antogs när bonus–malus-systemet infördes. Följande exempel kan belysa förändringarna i skatteuttaget på grund av bonus–malus-systemet och WLTP.

För en genomsnittlig husbil som inte omfattas av bonus–malus-systemet och som beskattas efter skälig grund kan fordonsskatten uppskattas till ca 5 800 kronor per år. För en motsvarande husbil som omfattas av bonus–malus-systemet och som beskattas efter skälig grund kan fordonsskatten under de första tre åren uppskattas till ca 13 500 kronor per år. Effekten av det tillkommande koldioxidbeloppet i bonus–malus-systemet är alltså en höjning av fordonsskatten med ca 130 procent.

Från och med den 1 september 2019 ska det för husbilar finnas ett utsläppsvärde enligt WLTP. Om det bara finns ett sådant värde ska det användas vid

<sup>10</sup> Se punkten 2 i övergångsbestämmelserna till SFS 2017:1215.

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG.

<sup>12</sup> Prop. 2017/18:1 s. 401.

<sup>13</sup> Aa s. 412–414.

beskattningen. Om husbilen omfattas av bonus–malus-systemet blir då fordonsskatten ca 25 500 kronor per år under de första tre åren. Om det däremot finns både ett värde enligt WLTP och enligt NEDC får det lägre värdet användas om husbilen blivit skattepliktigt för första gången före den 1 januari 2020. Skatten blir då ca 13 500 kronor per år. För husbilar som blir skattepliktiga första gången den 1 januari 2020 eller senare är det utsläppsvärdet enligt WLTP som ska tillämpas och fordonsskatten blir då ca 25 500 kronor per år för de tre första åren. Den nya metoden för utsläppsmätning innebär således att fordonsskatten nästan fördubblas ännu en gång (ökningen är ca 88 procent). I avsnitt 5.2 illustreras effekterna av de olika reglerna för fordonsskatt. Av tabell 1 framgår vilka skattenivåer som gäller för tre olika modeller av husbilar, beroende på husbilens fordonsår och när den blir skattepliktig första gången.

Det bör dock observeras att för husbilar som omfattas av EU:s utsläppsregler för tunga fordon finns det ingen skyldighet för tillverkaren att tillhandahålla utsläppsvärden. Sådana fordon kommer därför fortfarande att beskattas utifrån ett koldioxidvärde beräknat enligt skälig grund.

## 4 Överväganden och förslag

Av regeringens uppdrag till Skatteverket framgår att effekterna av bonus–malus-systemet och den nya testmetoden för utsläpp från fordon, WLTP, sammantaget medför större effekter på beskattningen än vad som kunnat förutses. I uppdraget anges att ett argument som ofta lyfts fram i fråga om husbilar är att de skiljer sig från andra fordon genom att de inte är enbart är fordon för person- och gods-befordran, utan även används som boende- och fritidsfordon. Vidare framgår av uppdraget att många husbilsägare upplever att de missgynnas av dagens regler då användningsmönstret är annorlunda än för andra fordon samtidigt som kortare avställningsperioder med medföljande begränsning av skatteuttaget inte medges.

Skatteverket har under utredningens gång träffat representanter för husbilsbranschen (från branschförbundet och företag) vilka har pekat på att användningsmönstret för husbilar innebär enstaka längre färder med relativt långa uppställningsperioder däremellan. Med hänsyn till att husbilar inte sliter på vägnätet eller släpper ut koldioxid under tid när de står uppställda anser branschen att fordonsskatt endast borde tas ut i relation till hur mycket en husbil faktiskt körs. De framhåller även att körstilen vid framförande av en husbil generellt är mer miljövänlig jämfört med en personbil, eftersom ett tyngre fordon inbjuder till en mjukare och lugnare körstil. Branschen har också påpekat att de utsläppsvärden för husbilar som följer av WLTP inte kan anses tillförlitliga för en färdigbyggd husbil, eftersom testmetoden är baserad på ett körmönster för personbil och inte för en husbil.

### 4.1 Förmånligare regler för återbetalning av fordonskatt vid avställning

**Förslag:** För husbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare ska den tid som en avställning minst måste vara för att medföra lägre fordonsskatt sänkas från 15 till fyra dagar. Det gäller dock bara för avställningsperioder som påbörjas under de tre första åren från det att husbilen blir skattepliktig för första gången, dvs. under den tid då det tillkommande koldioxidbeloppet i bonus–malus-systemet tas ut.

**Skälen för förslaget:** Av regeringens uppdrag framgår att Skatteverket ska utreda hur reglerna om fordonsskatt i vägtrafikskattelagen (2006:227) kan ändras så att skatt inte tas ut, alternativt inte tas ut i lika hög utsträckning, för en husbil under den tid då fordonet är avställt. Uppdraget är avgränsat till husbilar som klassificeras som personbil klass II. Sådana husbilar som är klassificerade som lastbilar eller bussar omfattas således inte, varken av uppdraget eller av det lämnade förslaget.

Som utgångspunkt gäller enligt uppdraget att förslaget ska avse husbilar av fordonsår 2018 eller senare som blivit skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Om en sådan avgränsning inte är lämplig ska Skatteverket föreslå en annan avgränsning inom gruppen husbilar. I första hand bör regeländringar övervägas som innebär att fordonsägare inte ska betala skatt för tid då fordonet är avställt. I andra hand bör regeländringar övervägas som innebär att den tid för vilken skatt tas ut när ett fordon är avställt reduceras.

Skatteverket tolkar den första avgränsningen som att det är husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet som också ska ges förmånligare regler vid avställning. Det faktum att Skatteverket ska föreslå en annan avgränsning inom gruppen husbilar, om bonus–malus-gruppen inte är en lämplig avgränsning, tolkar

Skatteverket som att det inte är aktuellt att låta förmånligare regler vid avställning omfatta alla husbilar oavsett fordonsår och datum då de blev skattepliktiga.

Som vägledande princip på skatteområdet gäller att det är viktigt med generella och tydliga skatteregler, vilka i sin tur bidrar till ett legitimt och rättvist skattesystem.<sup>14</sup> Med hänsyn till att generella undantag är att föredra framför riktade lättnader och att färre avgränsningar i lagstiftningen bidrar till ett tydligare regelverk anser Skatteverket att det vore lämpligast att förslaget om förmånligare regler vid avställning skulle gälla för alla husbilar under hela den tid då fordonen är i trafik. Ett av syftena med förslaget är ta hänsyn till husbilarnas speciella användningsmönster, vilket givetvis gäller för alla husbilar och inte enbart de som omfattas av bonus–malus-systemet. Med detta sagt avser Skatteverket att efterkomma uppdraget som myndigheten tolkar det. Förslaget ska därför begränsas till att bara omfatta husbilar som berörs av bonus–malus-systemet. Som en följd av den begränsningen anser Skatteverket att det finns skäl att ytterligare begränsa tillämpningen. De förmånligare reglerna för avställning bör begränsas till den period då husbilen de facto betalar det förhöjda koldioxidbeloppet som är en följd av malus-komponenten. Efter de inledande tre åren beräknas fordonsskatten på ungefär samma sätt för en husbil som blivit skattepliktig för första gången efter den 1 juli 2018 som för en motsvarande husbil som blivit skattepliktig före det datumet.<sup>15</sup> Om en tidsmässig begränsning inte införs får nya husbilar förmånligare regler vid avställning även under den tid då de har en fordonsskatt som beloppsmässigt motsvarar den som utgår för äldre likvärdiga husbilar, vilket inte synes vara förenligt med varken uppdraget eller principerna om ett likformigt och rättvist skatteuttag. De förmånligare reglerna vid avställning bör alltså gälla för husbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare, om avställningsperioden påbörjas under de tre första åren från det att fordonet blivit skattepliktigt för första gången.

Av 2 kap. 13 § andra stycket vägtrafikskattelagen framgår att för fordon med en årlig fordonsskatt som uppgår till minst 4 800 kronor tas fordonsskatt ut per dag. Som tidigare angivits kommer de nu berörda husbilarna att ha en årlig fordonsskatt på ca 13 500 kronor eller mer, vilket innebär att de redan enligt nu gällande regler betalar fordonsskatt per dag vid en avställning. Det finns dock en tröghetsregel i samma paragraf som innebär att om husbilen ställs på igen inom 15 dagar tas fordonsskatt ut från och med avställningsdagen i stället för från den dagen då fordonet ställs på. Det gäller dock inte om det sker ett ägarbyte under avställningsperioden. Ett par exempel kan åskådliggöra tillämpningen:

- Ett fordon ställs av den 5 januari. Fordonsskatt återbetalas från den 5 januari. Fordonet ställs på igen den 15 januari. Fordonsskatt tas då ut från och med den 5 januari.
- Ett fordon ställs av den 2 november. Fordonsskatt återbetalas från den 2 november. Fordonet byter ägare och ställs på igen den 12 november. Fordonsskatt tas då ut från den 12 november.

Bestämmelsen infördes i den äldre vägtrafikskattelagen (1973:601) och har i allt väsentligt haft samma innehåll sedan dess. Innan den infördes togs fordonsskatt alltid ut för hel kalendermånad, även om fordonet varit skattepliktigt endast under

<sup>14</sup> Prop. 2014/15:100 s. 104–105.

<sup>15</sup> Det finns fortfarande en skillnad på grund av att bränslefaktorn för de äldre husbilarna har ersatts av ett bränsletillägg för de husbilar som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare.



en del av månaden. Såvitt framgår av förarbetena<sup>16</sup> föranleddes ändringen av en skrivelse från Motorbranschens riksförbund. Förbundet angav i skrivelsen bl. a. att fordonsskattens höjd tillsammans med bestämmelserna om minsta beskattningstid medför att fordonsägare forcerar eller fördröjer försäljningar och inköp av fordon. Förbundet uppger också att systemet är administrativt tungrovt för både myndigheter och företag. Förslaget fick bifall vid remissbehandlingen, men bland annat Riksskatteverket framhöll att kortare beskattningstid bör komma i fråga endast om den årliga fordonsskatten är av en viss minsta storlek och bara när ett fordon har varit avställt under en viss minsta tid. Såväl beloppsgränsen om 4 800 kronor som avställningsperioden 15 dagar fanns redan i kungörelsen (1970:782) om nedsättning av fordonsskatt för lastbilar som krav för återbetalning av fordonsskatt för lastbilar. Regeringen bedömde att beloppsgränsen 4 800 kronor borde gälla även för andra fordon än lastbilar. En minsta avställningstid om 15 dagar bedömdes som ”lämpligt avvägd med hänsyn både till fordonsägarnas och beskattningsmyndigheternas intressen”. Att man inte krävde någon viss avställningstid för återbetalning vid ägarbyte uppgavs vara av praktiska skäl.

Nuvarande bestämmelser innebär alltså att fordonsskatt redan tas ut per dag för sådana husbilar som omfattas av uppdraget. Enligt uppdraget är den huvudsakliga inriktningen för Skatteverkets utredning att reglerna ska ändras så att fordonsskatt för husbilar inte tas ut för tid då fordonet varit avställt. Den möjlighet som Skatteverket ser för generösare villkor vid avställning är att helt slopa eller minska den period på 15 dagar för vilken fordonsskatt måste betalas om fordonet ställs på igen (karenstiden). Att sänka beloppsgränsen för dagsbeskattning på 4 800 kronor får ingen effekt för husbilar eftersom de regelmässigt har en årlig fordonsskatt som överstiger den summan. Det bedöms inte heller som realistiskt att dela in skatteåret och skatteperioden i mindre beståndsdelar än dagar.

Nästa fråga är då om 15-dagarsperioden helt ska slopas eller om den ska bestämmas till en kortare period. Skatteverket kan i och för sig ställa sig bakom den grundläggande utgångspunkten att fordonsskatt bara ska betalas för tid då fordonet är skattepliktigt, dvs. när det inte är avställt. Att helt avskaffa karenstiden skulle medföra att denna utgångspunkt får fullt genomslag i lagstiftningen. Det skulle också ligga i linje med vad husbilsbranschen önskar, och ge den efterfrågade möjligheten att ställa av husbilen under den period när bilen står uppställd på en campingplats eller liknande. En fördel av att lättningen begränsas till den angivna gruppen är att den kan minska den förväntade effekten av höjd fordonsskatt på nybilsförsäljningen av husbilar, och därmed bidra till att omvandlingen av husbils-parken till modernare och mer miljövänliga alternativ inte avstannar.

En fördel med att slopa karenstiden är att förändringarna då inte driver fram ett skattemässigt motiverat användningsmönster. I stället kan den som är noggrann och inte har något emot en ökad administration ställa av och på husbilen med skattemässig verkan oavsett avställningsperiodens längd. Om karenstiden kortas till exempelvis fyra eller åtta dagar finns det risk för att vissa husbilsägare som har ställt av sin bil känner sig förhindrade av ekonomiska skäl att ställa på bilen igen innan karenstiden har gått ut. Det skulle innebära att fordonets användningsmönster styrs av skattemässiga överväganden, vilket vore olyckligt.

Det har dock framkommit ett antal nackdelar med att helt slopa karenstiden för husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet. För det första innebär en sådan ändring att fordonsskatten för berörda husbilar i praktiken blir kopplad till faktisk användning. Om husbilen bara är påställd de dagar då den används kommer skatt

<sup>16</sup> Prop. 1975:62 s. 26–28.

bara att betalas för dessa dagar. Dagens fordonsskatt är dock inte baserad på faktisk användning utan på ägande av fordon. En möjlighet för husbilar att beskattas för faktisk användning utgör ett avsteg från den beslutade modellen. Detta kan i sin tur medföra ett tryck på att fler och fler fordon ska beskattas utifrån faktisk användning, vilket över tid kan innebära en urholkning av grunderna för fordonsskatten.

En annan omständighet som bör framhållas i sammanhanget är att den årliga fordonsskatt som faktiskt betalas för en husbil under den period då ingen karenstid gäller kan bli mycket låg. Vidare kan den skattemässiga effekten av återinförd karenstid i vissa fall vara större än den minskning av skatten som sker på grund av att malus-komponenten inte längre tas ut. Detta kan leda till den något märkliga effekten att den fordonsskatt som betalas för en husbil som omfattas av förslaget blir lägre under de första tre åren än för åren därefter, vilket är den motsatta effekten jämfört med tanken bakom bonus–malus-systemet.

En annan nackdel med att slopa karenstiden är att det kan uppstå incitament till skatteplanering på grund av att fordonsskatt inte tas ut för avställningsdagen. Om en husbil ställs på under morgonen dag 1 och sedan ställs av på kvällen dag 2, räknas det bara som en skattepliktig dag. Detta kan leda till beteendeförändringar på så sätt att husbilar ställs av varannan kväll, och sedan ställs på morgonen efter, fastän de används i trafik under hela dagarna. Därigenom behöver fordonsägaren bara betala hälften av den avsedda fordonsskatten. Skatteverket har övervägt om det är möjligt att införa regler om skatteplikt för avställningsdagen. En sådan ändring medför dock konsekvenser som inte är helt enkla att överblicka. Sannolikt krävs ändringar av flera bestämmelser i vägtrafikskattelagen. Skatteverkets bedömning är därför att det med beaktande av uppdragets utformning och den korta tid som står till buds, inte är möjligt att föreslå regeländringar för att komma till rätta med den befarade effekten. Det bör också påpekas att fordonsskatt inte heller tas ut för avställningsdagen i det nuvarande systemet. Med en karenstid på 15 dagar är det emellertid inte förmånligt med upprepade på- och avställningar, förutom under den sista resdagen innan en längre avställningsperiod. Eftersom fordonsskatt i dag tas ut för längre sammanhängande perioder är den relativa betydelsen av en dag mindre.

Som tidigare angetts kan avgränsningen till en viss grupp husbilar kritiseras med stöd av argument om likformig och rättvis beskattning. Användningsmönstret för husbilar är ju detsamma oavsett bilens ålder, och en ändring som främst har sin grund i användningsmönstret borde omfatta samtliga husbilar. Det är heller inte osannolikt att det finns andra fordon som också används på ett motsvarande sätt, som t.ex. inte används måndag–fredag men körs på helgen. En mindre ändring i reglerna om karenstiden medför att skillnaden i fordonsskatteuttag mellan olika fordonstyper hålls nere, och avstegen från likformig och rättvis beskattning blir därmed inte lika stora som om karenstiden skulle slopas helt.

Som sista argument mot ett helt slopande av karenstiden kan framhållas att en sådan omläggning av effekterna vid på- och avställning av husbilar kräver att Transportstyrelsen genomför stora ändringar av sina system. I dag uppdateras systemen på fredag och måndag kväll. Det är således i nuläget inte möjligt att digitalt ställa på och av ett fordon under en och samma helg. Påställningen går att göra under helgen, men eftersom den ändringen inte registreras i systemet förrän på måndagkvällen är det inte möjligt att innan måndagens uppdatering ställa av fordonet igen. Det är inte omöjligt för Transportstyrelsen att ändra systemen, men det blir betydligt mindre påfrestningar för myndigheten om förslaget innebär förkortad karenstid än om det innebär slopad karenstid.

Skatteverkets samlade bedömning är att nackdelarna med att fullständigt slopa karenstiden vid avställning av sådana husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet överstiger fördelarna med ett sådant förslag. Det förhållande att en helt slopad karenstid skulle innebära att den effektiva fordonsskatten under malus-perioden beräknas blir lägre än den fordonsskatt som betalas för tiden efteråt, då malus har upphört, bedöms som särskilt besvärande. Även om en kortare karenstid innebär att principen om att fordonsskatt ska tas ut bara för tid när fordonet är skattepliktigt inte får fullt genomslag och kan medföra skattedrivna beteendeförändringar anser Skatteverket att de risker som är förknippade med ändrat avställningsbeteende är mer allvarliga. Det bedöms därför lämpligare att föreslå en kortare karenstid för dessa husbilar.

Under utredningen har en karenstid på såväl åtta dagar som fyra dagar övervägts. Transportstyrelsen pekar på att en karenstid på fyra dagar för husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet i princip motsvarar den beloppsmässiga effekt av en karenstid på 15 dagar för fordon som inte betalar malus-komponenten. Genom att ange karenstiden till fyra dagar uppstår inte effekten att en husbil som omfattas av den kortare karenstiden får en lägre faktisk fordonsskatt för de tre första åren än för åren därefter. Skatteverket har egentligen inga egna synpunkter på hur lång eller kort karenstiden bör vara, men kan konstatera att betydelsen av sådana skattedrivna beteendeförändringar som beskrivs ovan bör vara mindre med en kortare karenstid jämfört med en längre. Transportstyrelsens resonemang är rimligt och det finns därför ingen anledning att föreslå en annan karenstid än fyra dagar.

Skatteverkets förslag innebär således att för husbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare gäller att den minsta tid som fordonet måste vara avställt för att undvika att skatt tas ut för de avställda dagarna, sänks från 15 dagar till fyra dagar. Den kortare karenstiden gäller dock bara om avställningsperioden påbörjas under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

#### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändring av 2 kap. 13 § vägtrafikskattelagen.

## **4.2 Alternativ till ändringar i regelverket som inte omfattas av uppdraget**

I avsnitt 4.1 lämnar Skatteverket förslag om ändringar i reglerna om återbetalning vid avställning, i enlighet med uppdraget. Vid utformningen av förslaget har Skatteverket i samråd med Transportstyrelsen identifierat ett antal alternativ som skulle kunna genomföras i stället, men som bedömts ligga utanför uppdraget. Dessa redogörs för i det följande. Samtliga alternativa förslag är avsedda att tillämpas antingen för alla fordon eller åtminstone för hela gruppen av husbilar, dvs. oavsett fordonsår och när fordonet blir skattepliktigt för första gången. Generella regler är mer likformiga och rättvisa samt minskar risken för tröskeeffekter och oförutsedda beteendeförändringar. Observera att de skisserade förslagen inte är fullständigt utredda, utan bör mer ses som uppslag till alternativa förändringar av regelverket som i sin tur kan utredas.

Ett enkelt sätt att minska fordonsskatten för husbilar skulle kunna vara att, med hänvisning till att sådana fordon används mindre än andra, införa en kvotering av

årsbeloppet. Fordonsskatten skulle då initialt beräknas på samma sätt som i dag, men som ett sista steg sättas ned till exempelvis 60 procent.

Ett annat alternativ för att minska de beskrivna effekterna för husbilar skulle kunna vara att föreslå generella åtgärder inom bonus–malus-systemet. Ett sätt är att, med hänvisning dels till att det saknas incitament i form av husbilar som omfattas av bonus-komponenten, dels till att det saknas rättvisande beräkning av koldioxidutsläpp för husbilar, helt undanta husbilar från bonus–malus-systemet. En annan möjlig korrigering av reglerna skulle kunna vara att för alla personbilar klass II och lätta lastbilar höja den utsläppsnivå då malus-komponenten i beskattningen inträder. Som anges ovan sker det enligt nuvarande regler vid en utsläppsnivå som överstiger 95 gram per kilometer och över 140 gram per kilometer infaller ytterligare en skärpning. Genom att höja gränsen för det tillkommande koldioxidbeloppet för alla husbilar och lätta lastbilar kan compensation ges generellt för effekterna av WLTP. Gränsen skulle förslagsvis kunna sättas till 147 gram koldioxid per kilometer, vilket motsvarar EU:s riktvärden för utsläpp från sådana fordon från och med 2020.<sup>17</sup>

Ett tredje alternativ för att särskilt mildra effekterna av höjd fordonsskatt på husbilar skulle kunna vara att ändra reglerna om betalning av fordonsskatt för husbilar under de första tre åren. Fordonsskatten betalas i dag i förväg och användning av fordonet är kopplat till att betalning faktiskt sker. Som tidigare har angivits är det vanligt att husbilar är avställda under en del av skatteåret. Avställning innebär i dag att den fordonsskatt som belöper på den avställda perioden återbetalas. För att undvika att husbilsägare behöver betala en större summa i fordonsskatt i förväg skulle man kunna tänka sig ett obligatoriskt anstånd med betalningen för sådana fordon. När skatten ska betalas kan hänsyn då tas till den tid husbilen varit avställd under skatteåret. Ett annat mer generellt alternativ på samma tema är att ändra reglerna om beslut och betalning av fordonsskatt så att debitering sker efter skatteperiodens utgång i stället för innan. Hänsyn kan då tas till avställd tid under skatteperioden direkt vid beslutstillfället. De avställda dagarna kan räknas av innan beslutet fattas och debiteringen blir rätt från början. Rättsverkan av betalning av fordonsskatt (att fordonet inte får användas om skatten inte har betalats, 6 kap. vägtrafikskattelagen) kan i stället knytas till att betalning har skett av skatten för föregående period. Skatteverkets bedömning är dock att dessa ändringar skulle innebära en mer genomgripande förändring av fordonsskattens konstruktion och kan medföra en ökad borgenärsrisk när betalningarna skjuts på framtiden.

När det gäller debitering, betalning och återbetalning av fordonsskatt kan Skatteverket konstatera att såväl regelverket som den praktiska hanteringen generellt ger ett ålderdomligt intryck. I syfte att förenkla och effektivisera hanteringen bör systemet ses över inom ramen för ett framtida utredningsprojekt. Alternativ som då kan övervägas är att knyta debiteringen till befintliga skattekonton, att införa särskilda fordonsskattekonton eller att ta ett nytt grepp på de befintliga bestämmelserna om skatteår, skatteperiod, skattskyldighet, debitering och återbetalning.

Ytterligare ett alternativ som har identifierats är att för husbilar införa en möjlighet att betala fordonsskatt för en begränsad tid. En motsvarande lösning finns i dag för traktorer av skatteklass II som tillfälligt ska användas på ett sådant sätt som

<sup>17</sup> Se artikel 1.2. i Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

är förbehållet traktorer av skatteklass I. De kan för en period om 15 dagar betala fordonsskatt som för en traktor av skatteklass I och därmed kunna användas som en sådan. Ett sådant system skulle kunna erbjudas även avställda husbilar som då får en möjlighet att använda husbilen under en kortare förbetald period. Systemet kan sägas motsvara en tillfällig tidsbegränsad påställning, men har den fördelen att de allmänna reglerna om beslut och betalning av fordonsskatt inte får någon betydelse. Ett sådant ”biljettsystem” kan också begränsas i den omfattning som önskas. Till exempel gäller för traktorerna att möjligheten till att tillfälligt använda dem som en traktor i skatteklass I får användas högst tre gånger per år. Ett motsvarande system för husbilar kan dock vara mer generöst utformat och även innehålla möjligheten att betala för en tillfällig påställning under olika tidsperioder.

Slutligen har Skatteverket identifierat ett möjligt förslag till finansiering inom fordonsskatten. Den beloppsgräns om 4 800 kronor som finns i 2 kap. 13 § andra stycket vägtrafikskattelagen och som utgör gränsen för uttag av fordonsskatt per dag har varit densamma sedan 1976 då möjligheten till beskattning per dag infördes för personbilar. Beloppsgränsen kan räknas upp med inflationen i syfte att den ska avse samma nivå på fordonsskatten i dagens penningvärde. Det skulle innebära att fler fordon skulle betala fordonsskatt för hela kalendermånaden om fordonet är skattepliktigt under en del av en skatteperiod.

### 4.3 Ikraftträdandebestämmelser

**Förslag:** Lagändringen träder i kraft den 1 mars 2021 och tillämpas första gången för fordonsskatt som beräknas för tid efter den 28 februari 2021. Äldre bestämmelser tillämpas för skatt som beräknas för tid före den 1 mars 2021.

**Skälen för förslaget:** Det uppdrag som Skatteverket har fått av regeringen ska redovisas senast den 28 februari 2020. Med hänsyn till den sedvanliga beredningen av lagändringsförslag som tar sin början därefter gör Skatteverket bedömningen att den tidigast möjliga ikraftträdandetidpunkten för det lämnade förslaget är den 1 januari 2021.

Transportstyrelsen uppger dock att en något längre tid innan förslaget träder i kraft skulle underlätta den systemutveckling och andra administrativa anpassningar som myndigheten måste genomföra. Med hänsyn till den bemanning som krävs vid införandet av nya tekniska system anser Transportstyrelsen att det också är en fördel att ikraftträdandet inte sker vid årsskiftet, då det på grund av helgdagar kan vara svårt med tillräcklig bemanning. Transportstyrelsen föreslår därför att ikraftträdandetidpunkten bestäms till den 1 mars 2021. Framflyttningen av tidpunkten bedöms endast marginellt påverka husbilsägarna eftersom den egentliga husbils-säsongen 2021 ännu inte har startat den 1 mars.

Enligt Skatteverkets uppfattning krävs det inte att tillämpningen av de nya bestämmelserna knyts till ett skatteår eller en skatteperiod som påbörjas efter ikraftträdandet. Det är inte heller nödvändigt att förslaget träder i kraft vid ett årsskifte. Skatteverket föreslår därför att ikraftträdandetidpunkten bestäms på det sätt som Transportstyrelsen föreslår. Förslaget bör således börja tillämpas vid beräkningen av fordonsskatt som tas ut för tid efter den 28 februari 2021. Det innebär att en karenstid om fyra dagar ska tillämpas för fordonsskatt som avser tid efter den 28 februari 2021, även för husbilar som har en skatteperiod som löper över ikraftträdandetidpunkten.

Den föreslagna lagändringen bör således träda i kraft den 1 mars 2021 och tillämpas vid beräkning av fordonsskatt som tas ut för tid efter den 28 februari 2021. Vid beräkning av fordonsskatt som tas ut för tid före den 1 mars 2021 tillämpas äldre bestämmelser.

## 5 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter med beaktande av de krav som uppställs i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga underlag och i den omfattning som är möjlig och bedömts som lämplig. Av flera anledningar är det svårt att bedöma effekterna av förslaget. Bland annat har beskattning enligt WLTP inte fått utslag i statistiken ännu. Det finns därmed ingen information om hur husbilsägarna kommer att reagera på nuvarande regler och det går inte att utgå från dagens situation. Det har även varit svårt att få fram statistik gällande fordonsskatteintäkter från husbilar vilket försvårar bedömningen av de offentligfinansiella konsekvenserna.

### 5.1 Förslagets syfte och alternativa lösningar

Förslaget innebär att karenstiden för avställning minskar från 15 till fyra dagar för husbilar klassificerade som personbil klass II som omfattas av malus-komponenten i bonus–malus-systemet. Syftet med förslaget är att – genom förmånligare beskattningsregler för vissa husbilar – motverka de ökade kostnader som bonus–malus-systemet samt den nya beräkningsmetoden för koldioxidutsläpp, WLTP, innebär. Om förslaget inte genomförs blir den effektiva fordonsskatten betydligt högre för husbilsägarna. Förslaget följer uppdragets instruktioner och tar därför inte hänsyn till några alternativa lösningar.

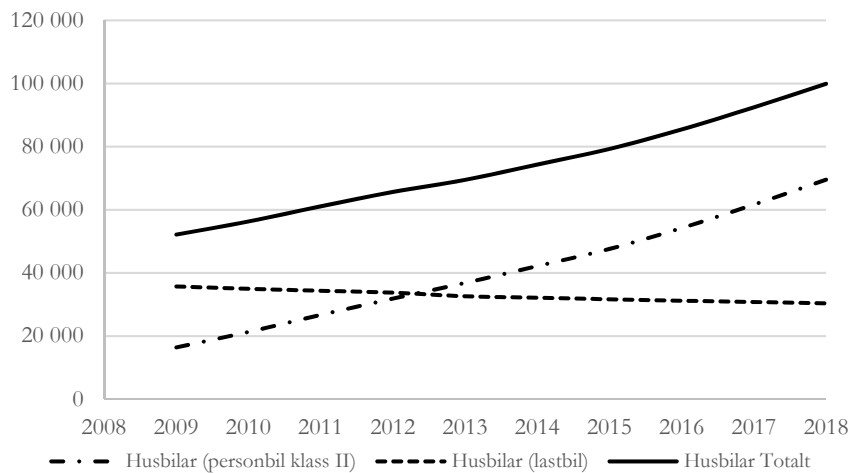
### 5.2 Utgångspunkter för bedömningarna

I detta avsnitt presenteras de senaste årens utveckling av fordonsslottan och fordonsskatten gällande husbilar samt husbilsägarnas avställningsbeteende. Kartläggningen används sedan som utgångspunkt för att bedöma hur dessa parametrar ändras vid nuvarande regler för avställning med 15 karensdagar samt vid förslaget om fyra karensdagar.

Antalet husbilar har ökat markant de senaste åren, se figur 1. Husbilar klassade som personbil klass II har ökat medan husbilarna klassade som lastbilar har minskat successivt. De sistnämnda utgör 2018 cirka 30 procent av fordonsparken för husbilar. Förslaget som behandlas i denna konsekvensanalys berör dock endast husbilar klassade som personbil klass II. Av dessa beskattas de som är av fordonår 2018 eller senare och har blivit skattepliktiga första gången den 1 juli 2018 eller senare enligt bonus–malus-systemet. Dessa kan i sin tur delas in utifrån om de omfattas av EU:s avgaskrav för lätta eller tunga fordon. Husbilar som tillhör det lätta avgasregelverket beskattas enligt skälig grund om de registrerats (blivit skattepliktiga för första gången) före 1 januari 2020<sup>18</sup> och enligt WLTP om de registrerats därefter. Husbilar som tillhör det tunga avgasregelverket beskattas alltid enligt skälig grund och påverkas således inte av WLTP. Som tidigare nämnts går det inte att i den tillgängliga statistiken se hur stor andel av personbilar klass II som klassas enligt det lätta respektive tunga avgasregelverket. Därför baseras konsekvensanalysen på antagandet om att samtliga husbilar (personbil klass II) tillhör det lätta avgasregelverket.

<sup>18</sup> Det kan även förekomma att husbilar som registrerats under övergångsperioden 1 september 2019 till 31 december 2019 beskattas enligt NEDC/WLTP. Enligt Transportstyrelsen rör det sig dock om ett begränsat antal fordon.

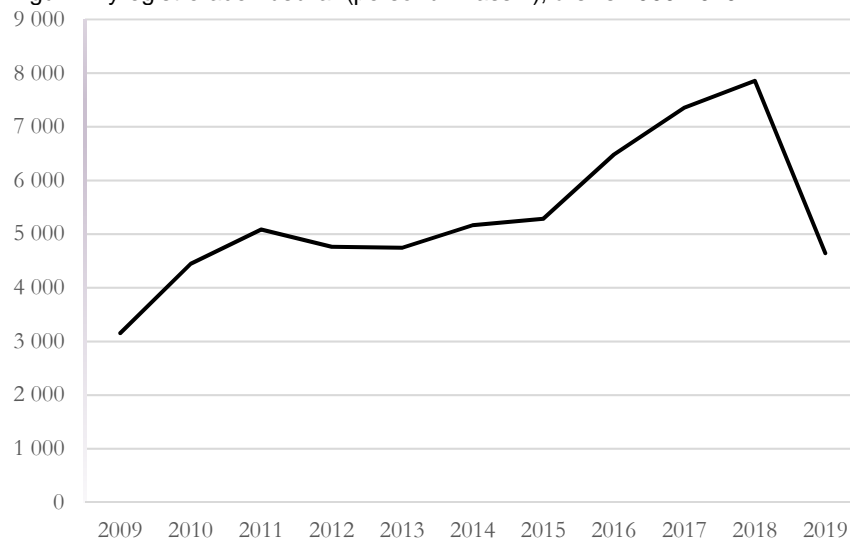
Figur 1 Antalet husbilar, årsvis 2009-2018



Källa: SCB.

Antalet nyregistrerade husbilar minskade med 41 procent mellan 2018 och 2019, vilket troligen till stor del beror på införandet av bonus-malus-systemet, se figur 2. Antalet nyregistrerade husbilar kommer sannolikt minska även under 2020 eftersom fordonsskatten kommer att öka ytterligare vid införandet WLTP för denna kategori husbilar.

Figur 2 Nyregistrerade husbilar (personbil klass II), årsvis 2009-2019.



Källa: Skatteverkets informationslager (Vätrafikregistret).

Tabell 1 beskriver fordonsskatten för tre husbilstyper enligt bonus-malus-systemet vid utsläppsberäkning enligt WLTP och skälig grund. Som jämförelse anges även den koldioxidbaserade skatten som gällde innan införandet av bonus-malus-systemet. De tre husbilarna kan sägas utgöra två ytterligheter, en enkel liten husbil (Chausson Twist) och en stor och mer påkostad (Hymer, B680MC) samt en modell som bedöms som en genomsnittlig husbil (Adria Matrix 670 SL). Tabellen visar att fordonsskatten nästan har fördubblats till följd av varje förändring av fordonsskatten.



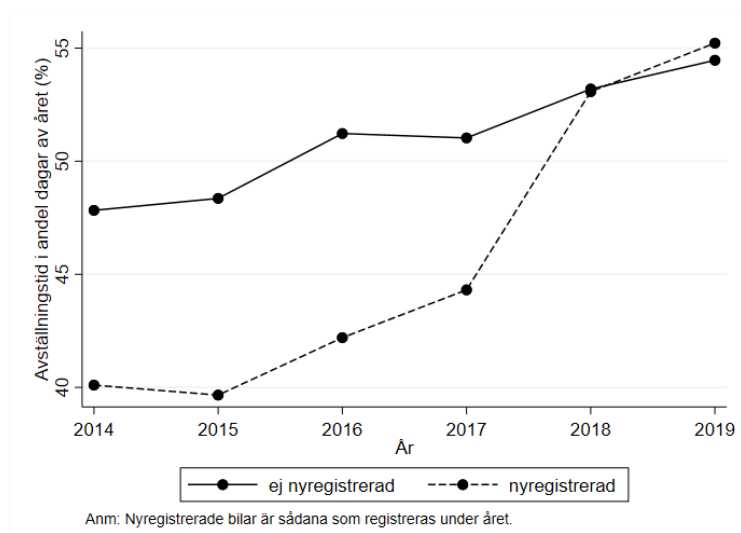
Tabell 1 Fordonsskatt för tre representativa husbilar.

	Chausson TWIST ELEGANCE V697	Hymmer, B680MC	ADRIA Matrix 670 SL
Ungefärligt listpris, kronor	650 000	1 200 000	850 000
Drivmedel	Diesel	Diesel	Diesel
Koldioxidutsläpp WLTP gram CO <sub>2</sub> /km	311	351	300
Koldioxidutsläpp Skälig grund, gram CO <sub>2</sub> /km	191	204	201
<i>Fordonsskatt kronor per år, år 1-3 (År 4 och framåt i parentes):</i>			
Bonus malus, WLTP	26 801 (9 214)	31 622 (10 635)	25 476 (8 824)
Bonus malus, Skälig grund	12 339 (4 952)	13 906 (5 414)	13 544 (5 307)
Koldioxidbaserad, skälig grund	5 274 (5 274)	5 952 (5 952)	5 795 (5 795)

Källa: HRF samt egna beräkningar.

Eftersom fordonsskatt endast betalas för den tid fordonet är i trafik kan en husbilsägare begränsa fordonsskatten genom att ställa av husbilen. Figur 3 visar den genomsnittliga avställningstiden för husbilar som registrerats respektive år (streckad linje) och husbilar som registrerats tidigare år (hel linje). Avställningstiden för äldre och nyregistrerade husbilar har en liknande positiv trend innan bonusmalus-systemet införs men ökar kraftigt för nyregistrerade fordon 2018. Detta indikerar att ägare till nyregistrerade husbilar har ökat avställningstiden för att begränsa den fordonsskatt som faktiskt betalas. Den positiva trenden för bägge grupper innan 2018 kan beror på att fordonsskatten successivt har skärpts genom en höjning av koldioxidbeloppet samt en minskning av utsläppsgränsen för när koldioxidbeloppet tas ut. Ändringarna (höjningarna) har då omfattat alla fordon i det koldioxidbaserade systemet, till skillnad från bonusmalus-systemet som innebär förhöjd fordonsskatt för nya fordon.

Figur 3: Avställningstid som andel dagar av året, nyregistrerade och icke nyregistrerade husbilar.



Källa: Skatteverkets informationslager (Vägtrafikregistret).

## 5.3 Offentligfinansiella konsekvenser

### 5.3.1 Sammanfattning av de offentligfinansiella konsekvenserna

Det finns flera svårigheter med att bedöma effekten av reducerad karenstid för avställning av husbilar. Bland annat har förändringen av införandet av beskattning enligt WLTP inte fått utslag i statistiken ännu och det finns därmed ingen information om hur husbilsägarna kommer att reagera på nuvarande regler. Det har inte heller gått att få fram data över fordonsskatteintäkter från husbilar vilket försvårar bedömningen av de offentligfinansiella konsekvenserna.

Ett antal antaganden har därför gjorts utifrån den information som finns tillgänglig gällande: antal nyregistrerade fordon (nya samt importerade fordon), avställningsbeteende, antal körda mil och antal dagar då fordonet används. Dessa antaganden redogörs för i avsnitt 5.3.2 och 5.3.3. Analysen visar att förslaget påverkar intäkterna från fordonsskatten från husbilar negativt jämfört med att inte förändra karensreglerna för husbilar, se tabell 2. Första året bedöms fordonsskatteintäkterna minska med 49 miljoner kronor. För de två efterföljande åren bedöms minskningen uppgå till 42 respektive 31 miljoner kronor. Att minskningen avtar beror på att antalet nya husbilar förväntas öka mer vid fyra karensdagar än vid nuvarande karensregler. Skillnaden i stocken av husbilar ökar därmed successivt under den studerade perioden. Skatteverket vill betona att på grund av de många antagandena som görs är bedömningen osäker.

Tabell 2. Offentligfinansiella effekter vid fyra karensdagar för husbilar jämfört med situationen där nuvarande karensregler för husbilar kvarstår, miljoner kronor.

	2021	2022	2023
Fordonsskatt	-49	-42	-31

Förslaget kan även påverka intäkterna från energi- och koldioxidskatt samt mervärdesskatt. I vilken utsträckning dessa skatteintäkter förändras beror i stor utsträckning på vad hushållen väljer att konsumera om de inte köper och semesterar med en husbil. Sådana effekter har inte varit möjliga att inkludera i beräkningarna på grund av otillräcklig information om konsumenternas preferenser.

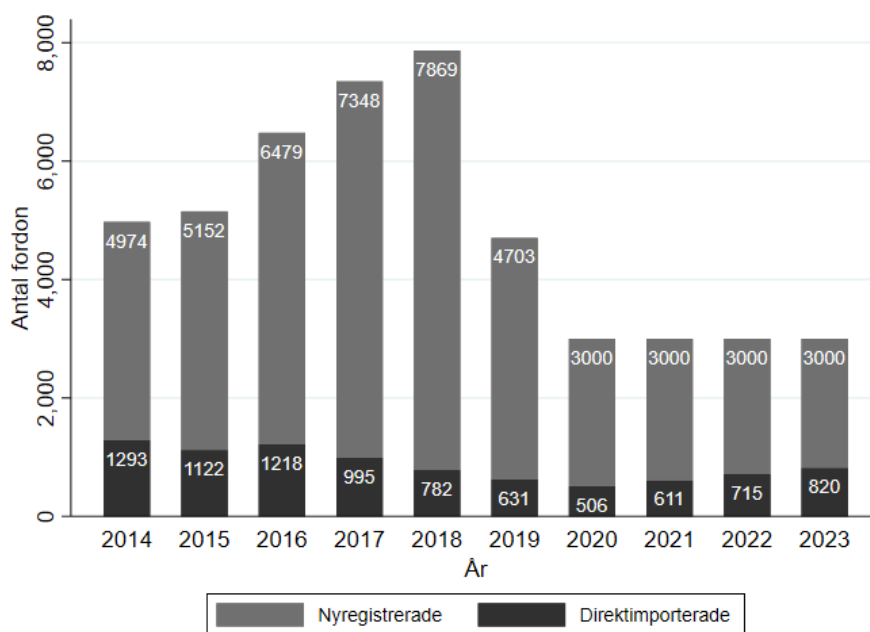
### 5.3.2 Effekter av utebliven ändring (nuvarande regler)

Införandet av bonus–malus-systemet och mätmetoden WLTP har inneburit en kraftigt ökad fordonsskatt för husbilar. Skatteverket bedömer att försäljningen av nya husbilar kommer att minska ytterligare under kommande år i jämförelse med 2019. Andelen importerade husbilar antas däremot öka. Husbilsconsumenterna antas efterfråga relativt nya husbilar men samtidigt vilja undvika beskattning enligt WLTP. De importerade husbilarna antas alltså vara av nyare modeller som beskattas enligt bonus–malus-systemet men enligt beräkningsmetoden skälig grund.

Kvoten direktimporterade husbilar som andel av nyregistrerade husbilar har minskat stadigt över tid, men ökade 2019 då samtliga nyregistrerade bilar började beskattas enligt bonus–malus-systemet. För att prognostisera utvecklingen under perioden 2020 till 2023 antas att andelen importerade bilar kommer att följa samma linjära trend som mellan åren 2018 till 2019. Vad gäller antalet nyregistrerade bilar

antas att det sker en något mindre nedgång år 2020 jämfört med 2019<sup>19</sup> och att antalet nyregistrerade bilar per år stabiliseras därefter. Figur 4 visar statistik över antalet nyregistrerade (nyproducerade och direktimporterade) husbilar under perioden 2014 till 2019 samt prognosen för perioden 2020 till 2023. Den övre siffran i staplarna är det totala antalet nyregistrerade husbilar och den nedre står för antalet direktimporterade husbilar. Eftersom det förhöjda koldioxidbeloppet som utgör malus-komponenten gäller under en treårsperiod, kommer antalet husbilar som betalar det förhöjda beloppet att variera över tid. Tabell 3 visar stocken av husbilar som nyregistrerats inom tre år och som omfattas av bonus-malus-systemet under perioden 2014 till 2023, under de antaganden som presenterats ovan. Direktimporterade bilar antas alla beskattas enligt skälig grund.

Figur 4 Nyregistrerade husbilar, historik samt prognos vid 15 karensdagar för avställning av husbilar.



Tabell 3 Stocken av husbilar som nyregistrerats inom tre år och beskattas enligt bonus-malus-systemet 2018-2023 totalt och efter koldioxidberäkningsmetod, prognos vid 15 karensdagar.

År	Nyproducerade bilar			Direktimporterade bilar	
	Totalt	Skälig grund	WLTP	Totalt	Skälig grund
2018	791	791	0	288	288
2019	4 863	4 863	0	919	919
2020	7 357	4 863	2 494	1 425	1 425
2021	8 955	4 072	4 883	1 748	1 748
2022	7 168	0	7 168	1 832	1 832
2023	6 854	0	6 854	2 146	2 146

Anm: År 2018 inkluderar endast husbilar registrerade efter 1 juli eftersom det är dessa som omfattas av bonus-malus-systemet. Den markerade perioden 2021–2023 är åren som omfattas av förslaget i nästa avsnitt.

Tabell 4 sammanfattar de antaganden som görs om utvecklingen vid oförändrad karenstid för avställning för perioden 2021 till 2023.

<sup>19</sup> Detta baseras på ett antagande om att husbilsägares priskänslighet minskar med avtagande hastighet.

Tabell 4 Antaganden vid oförändrad karenstid för avställning av husbilar.

	2021–2023	Kommentar
Genomsnittlig körsträcka	668 mil	Genomsnitt 2019
Antal dagar i trafik	172 dagar	Givet att fordonsskatt per dag utgörs av 1/360 av skatten för ett helt år.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (WLTP) för en genomsnittlig husbil (300 g CO <sub>2</sub> per km). År 1–3	12 171 kronor	Givet antagandet om 172 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (WLTP) för en genomsnittlig husbil (300 g CO <sub>2</sub> per km). År 4 och framåt.	4 215 kronor	Givet antagandet om 172 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (skälig grund) för en genomsnittlig husbil, (201 g CO <sub>2</sub> per km). År 1–3.	6 471 kronor	Givet antagandet om 172 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (skälig grund) för en genomsnittlig husbil, (201 g CO <sub>2</sub> per km). År 4 och framåt.	2 535 kronor	Givet antagandet om 172 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.

Eftersom det inte är möjligt att få fram fordonsskatteintäkterna från husbilar beräknas de offentligfinansiella effekterna utifrån stocken av nyregistrerade husbilar, både nya och begagnade importerade, givet uppgifter om en genomsnittlig husbil (ADRIA Matrix 670 SL). Tabell 5 presenterar fordonsskatteintäkterna från stocken av husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet under perioden 2021 till 2023, med hänsyn tagen till de antaganden som anges ovan.

Tabell 5 Fordonsskatteintäkter från stocken av nyregistrerade husbilar från 1 juli 2018, under perioden 2021–2023, vid oförändrad karenstid för avställning av husbilar, miljoner kronor.

	2021	2022	2023
Intäkter från nyregistrerade nya husbilar. (WLTP)	59,4	87,2	83,4
Intäkter från nyregistrerade nya husbilar (skälig grund)	26,3	0,0	0,0
Intäkter från nyregistrerade importerade husbilar (skälig grund)	4,4	4,6	5,4
Totala intäkter från stocken av nyregistrerade husbilar (nya och importerade begagnade).	90,2	91,9	88,9

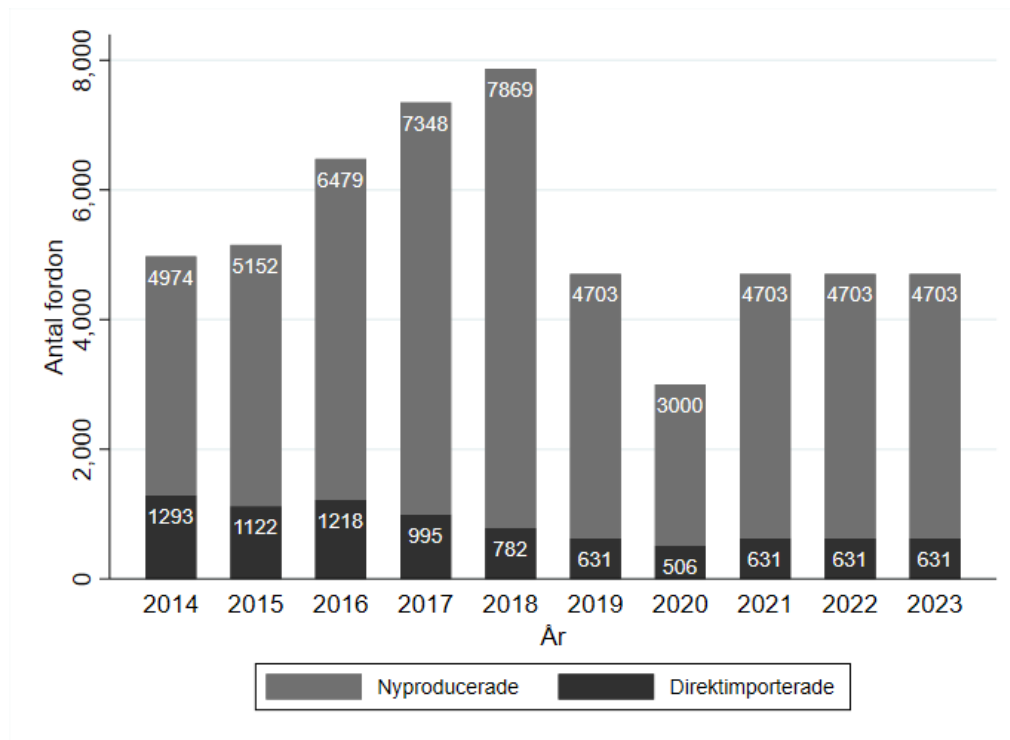
### 5.3.3 Effekten av fyra karensdagar

Om förslaget om fyra karensdagar för avställning av husbilar inom bonus–malus-systemet införs antas att den genomsnittliga andelen dagar då en husbil är registrerad i trafik minskar. Husbilsägarna kommer då i högre utsträckning än tidigare att ställa av sina husbilar när de inte körs. Detta beteendemönster antas dock endast gälla under de tre första åren vid nybilsinköp. Sedan återgår avställningsmönstret troligen till tidigare avställningsbeteende.

Figur 5 visar utvecklingen av nyregistrerade och direktimporterade husbilar under perioden 2014 till 2019 samt prognosen över densamma under perioden 2020 till 2023. Vid införandet av fyra karensdagar för avställning antas att antalet nyregistrerade och direktimporterade husbilar återgår till och stabiliseras på 2019

års nivå. Tabell 6 visar stocken av nyregistrerade (inom tre år) fordon som omfattas av bonus–malus-reglerna, det totala antalet samt uppdelat efter utsläppsberäkningsmetod.

Figur 5: Nyregistrerade husbilar, historik samt prognos vid fyra karensdagar för avställning av husbilar.



Tabell 6: Stocken av fordon som nyregistrerats inom tre år och beskattas enligt bonus–malus-systemet år 2018–2023 totalt och efter utsläppsberäkningsmetod, prognos vid fyra karensdagar.

År	Nyproducerade bilar			Direktimporterade bilar	
	Totalt	Skälig grund	WLTP	Totalt	Skälig grund
2018*	791	791	0	288	288
2019	4 863	4 863	0	919	919
2020	7 357	4 863	2 494	1 425	1 425
2021	10 638	4 072	6 566	1 768	1 768
2022	10 638	0	10 638	1 768	1 768
2023	12 216	0	12 216	1 893	1 893

Anm: År 2018 inkluderar endast fordon registrerade efter 1 juli eftersom det är dessa som omfattas av bonus–malus-systemet. Den markerade perioden 2021–2023 är åren som omfattas av förslaget om fyra karensdagar.

Det finns inga uppgifter om hur många dagar i genomsnitt en husbilsägare kör sitt fordon. Det är därför svårt att uppskatta hur många dagar en husbil kommer att registreras i trafik efter en reduktion av karenstiden. I en enkätstudie utförd under september månad 2019<sup>20</sup> har 460 husbilsägare tillfrågats om hur många nätter per år de brukar övernatta i sin husbil. Studien visar att 39 procent av de tillfrågade övernattar mer än 49 nätter per år i sin husbil. Utifrån enkätstudiens resultat

<sup>20</sup> Undersökningen genomfördes på initiativ av Husbilsdestination Sverige. Studien omfattar 460 respondenter.

beräknas ett försiktigt medelvärde motsvarande cirka 40 nätter i husbilen.<sup>21</sup> Det finns även en möjlighet att utgå från information om den genomsnittliga körsträckan för en husbil (668 mil år 2019). Vid antagandet att en husbil kör 25 mil per dag, och husbilen total kör 668 mil per år, följer att husbilen körs 27 dagar per år. Den sammanlagda bedömningen av antalet dagar den genomsnittlige husbilsägaren har sitt fordon i trafik är dock högre än antalet nätter eller antalet dagar då fordonet körs eftersom karenstiden påverkar husbilsägarens av- och påställningsbeteende. Bedömningen är att den genomsnittlige husbilsägaren har sitt fordon i trafik under cirka 60 dagar per år när karenstiden är fyra dagar. Detta baseras på antagandet om att husbilen är i trafik under en längre period under sommaren och sedan ett antal helger under vår och höst.<sup>22</sup> Tabell 7 anger de antaganden som används i beräkningarna vid fyra karensdagar för avställning av husbilar.

Tabell 7 Antaganden vid fyra karensdagar för avställning av husbilar.

	2021–2023	Kommentar
Genomsnittlig körsträcka	668 mil	Genomsnitt 2019
Antal dagar i trafik för malusbilar	60	Givet att fordonsskatt per dag utgörs av 1/360 av skatten för ett helt år.
Antal dagar i trafik efter tre år	172	Givet att fordonsskatt per dag utgörs av 1/360 av skatten för ett helt år.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (WLTP) för en genomsnittlig husbil (300 g CO <sub>2</sub> per km). År 1–3.	4 246 kronor	Givet antagandet om 60 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (WLTP) för en genomsnittlig husbil (300 g CO <sub>2</sub> per km). År 4 och framåt.	4 215 kronor	Givet antagandet om 172 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (skälig grund) för en genomsnittlig husbil, (201 g CO <sub>2</sub> per km). År 1–3	2 257 kronor	Givet antagandet om 60 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.
Fordonsskatt i bonus–malus-systemet (skälig grund) för en genomsnittlig husbil, (201 g CO <sub>2</sub> per km). År 4 och framåt.	2 535 kronor	Givet antagandet om 172 dagar i trafik. CO <sub>2</sub> -utsläpp för ADRIA Matrix 670 SL.

### Fordonsskatt

Den effektiva fordonsskatten för en genomsnittlig husbil som är i trafik 60 dagar per år, blir 4 246 kronor för husbilar som beskattas enligt WLTP och 2 257 kronor för husbilar som beskattas enligt skälig grund. Förslaget innebär att karenstiden återgår till 15 dagar efter de tre första åren och då antas antalet dagar i trafik återgå till 2019 års nivå. Den effektiva fordonsskatten blir då 4 215 kronor för den genomsnittliga husbilen som beskattas enligt WLTP och 2 535 kronor per år för den genomsnittliga husbilen som beskattas enligt skälig grund. Detta innebär att i

<sup>21</sup> Detta kan ses som en nedre gräns då alla som övernattar mer än 49 nätter antas övernatta 50 nätter.

<sup>22</sup> Sex veckors sammanhängande påställning av husbilen under sommaren samt tre helger under vår respektive höst. Detta ger sammanlagt 60 dagar i trafik. Detta kan relateras till 40 nätter i husbil; sex helger motsvarar 12 nätter i husbilen, de återstående 28 nätterna antas inträffa under sommaren. Det kan även relateras till uppgiften om 27 kördagar; sex helger motsvarar 12 dagar då husbilen körs, resterande 15 dagarna avser kördagar under sommaren.

genomsnitt kommer det förhöjda koldioxidbeloppet under malusperioden inte påverka husbilsägarnas effektiva fordonsskatt.

Förslaget innebär minskade fordonsskatteintäkter för stocken av bonus–malus-husbilar i jämförelse med nuvarande regelverk. Den positiva effekten av ökat antal husbilar gör att skillnaden i fordonsskatteintäkter mellan de två scenarierna minskar över tid. Tabell 8 anger skillnaden mellan fordonsskatteintäkterna från husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet med fyra karensdagar jämfört med en situation när nuvarande regelverk kvarstår.

Tabell 8. Fordonsskatteintäkter vid fyra karensdagar jämfört med intäkter i scenariot med nuvarande regelverk, miljoner kronor

	2021	2022	2023
Fordonsskatt	-49	-42	-31

### *Mervärdesskatt*

Vid fyra dagars karenstid för avställning av husbilar kommer antalet nya husbilar per år att återgå till samma nivå som år 2018. Detta antas öka mervärdesskatteintäkterna från husbilsförsäljning men bedöms endast leda till marginella förändringar av dessa intäkter totalt i jämförelse med scenariot med oförändrade regler. Vid oförändrade regler spenderar hushållen pengarna på andra varor och tjänster i stället för husbilar. Skillnader i mervärdesskatteintäkter kan endast påverkas om de varor och tjänster som köps i de två scenarierna har olika skattesats. Om exempelvis de resurser som används till husbilssemester i scenariot med fyra karensdagar i stället spenderas på husbilssemester med direktimporterade husbilar eller utlandsresor i scenariot med nuvarande regler blir mervärdesskatteintäkterna lägre med nuvarande regler. Om hushållen köper en husvagn i stället för en husbil blir mervärdesskatteintäkterna förmodligen oförändrade. Hur hushållen väljer att spendera sina pengar är svårt att bedöma och det har därför inte varit möjligt att göra någon fullständig bedömning av förändringen av mervärdesskatteintäkterna vid förändringen till fyra karensdagar.

### *Energi- och koldioxidskatt*

Med fyra karensdagar under malusperioden<sup>23</sup> antas att antalet körda mil per år kvarstår på 2019 års genomsnittliga nivå, 688 mil per år. Antalet husbilar antas däremot öka i jämförelse med utfallet vid oförändrade karensregler. Detta innebär en ökning av efterfrågan på diesel för nya husbilar, vilket i sin tur leder till ökade energi- och koldioxidskatteintäkter jämfört med situationen med nuvarande karensregler, se tabell 9.<sup>24</sup>

Tabell 9 Energi- och koldioxidskatteintäkter från husbilar vid fyra karensdagar i jämförelse med en situation med nuvarande regelverk, miljoner kronor

<sup>23</sup> De tre första åren från att en ny husbil tas i trafik för första gången.

<sup>24</sup> Med nuvarande karensregler antas nya husbilar köra cirka 7,1 miljoner mil under 2021. En genomsnittlig husbil drar cirka 1,1 liter diesel per mil och betala 4,7 kronor energi- och koldioxidskatt per liter diesel. Skatteintäkterna från nybilsstocken blir därmed cirka 30 miljoner kronor 2021. I scenariot med fyra karensdagar kör nya husbilar cirka 8,2 miljoner mil under 2021, vilket ger skatteintäkter motsvarande cirka 36 miljoner kronor 2021. Skillnaden mellan scenarierna är således 6 miljoner kronor.

	2021	2022	2023
Intäkter från energi- och koldioxidskatt	6	12	18

Hur de totala energi- och koldioxidskatteintäkterna påverkas beror på vilka varor och tjänster som hushållen i fallet med oförändrade regler väljer att konsumera i stället för husbilssemestrar. Om de väljer att semestra med husvagn i stället för husbil kommer skatteintäkterna från husvagnssemestern att väga upp de förlorade skatteintäkterna från husbilar och de totala skatteintäkterna blir förmodligen oförändrade mellan de två scenarierna. Om hushållen i fallet med oförändrade regler väljer utlandssemester i stället för husbilssemester kommer skatteintäkterna vara högre i fallet med fyra karensdagar eftersom flygresan inte beskattas med energi- och koldioxidskatt. Vid en utlandsresa tillkommer dock flygskatt. Även konsumtion av andra varor och tjänster kan generera ökade transporter och därmed ökade intäkter från energi- och koldioxidskatt. Detta gör de sammanlagda skillnaderna i energi- och koldioxidskatt mycket svårbedömda och därmed kommer de inte redovisas i bedömningen av de totala offentligfinansiella effekterna.

## 5.4 Konsekvenser för enskilda

De senaste åren har fordonsskatten för husbilsägare ökat markant, se tabell 1. Med nuvarande regler kommer en husbilsägare som innehar en nyregistrerad husbil som beskattas enligt bonus–malus-systemet, och vars utsläpp beräknas enligt WLTP, betala en fordonsskatt motsvarande 71 kronor per dag i genomsnitt. Detta är en ökning med 88 procent jämfört med om de skulle ha beskattats enligt utsläpp beräknade enligt skälig grund (38 kronor per dag). I förhållande till den koldioxidbaserade fordonsskatten är ökningen 340 procent (16 kronor per dag). Efter malusperioden, det vill säga efter tre år, minskar skillnaderna mellan de olika systemen. Dagskostnaden för de husbilar som omfattades av bonus–malus-systemet med beräkning enligt WLTP uppgår då till 25 kronor. Dagskostnaden efter malusperioden vid beskattning enligt skälig grund är 15 kronor per dag.

Vid avställning minskar den effektiva fordonsskatten och det finns därmed incitament att ställa av husbilen när den inte används. För den enskilde husbilsägaren innebär dock ett avställt fordon en minskad möjlighet att nyttja husbilen. Karenstiden på 15 dagar gör att det blir en avvägning mellan lägre fordonsskatt och flexibilitet i nyttjandet.

Om 15 dagars karenstid för avställning kvarstår antas att avställningstiden för husbilar motsvarar den genomsnittliga avställningstiden för husbilar inom bonus–malus-systemet mellan 2018 till 2019 (172 dagar i trafik). Ett sådant avställningsbeteende ger en effektiv fordonsskatt på 12 172 kronor per år i genomsnitt. Om förslaget med fyra karensdagar under malusperioden införs antas att den genomsnittliga husbilen kommer att vara i trafik i 60 dagar per år<sup>25</sup>. Detta innebär en effektiv fordonsskatt på 4 246 kronor per år. Förslaget innebär också att motsättningen mellan flexibelt nyttjande av husbilen och stora kostnader för nyttjandet minskar eftersom fordonsägaren har möjlighet att även för kortare perioder ställa av fordonet. Skatten kommer därmed inte i samma utsträckning som tidigare styra användningsmönstret.

<sup>25</sup> Se avsnitt 5.3.3 för en motivering till detta antagande.



Tabell 10 Fordonsskatt under malus-perioder.

	Bonus–malus WLTP 4 dgr karenstid	Bonus–malus Skälig grund 4 dgr karenstid	Bonus–malus WLTP, 15 dgr karenstid	Bonus–malus Skälig grund 15 dgr karenstid	Koldioxid- baserad fordonsskatt 15 dgr karenstid
Fordonsskatt, kr per dag	71	38	71	38	16
Dagar i trafik per år	60	60	172	172	172
Effektiv fordonsskatt, kr per år	4 246	2 257	12 172	6 471	2 769

Om husbilar i större omfattning kommer att tillverkas och registreras enligt det tunga avgasregelverket, och därmed beskattas enligt skälig grund, kommer den effektiva fordonsskatten per år vid fyra karensdagar att vara 2 257 kronor. Detta innebär att den effektiva fordonsskatten är 18 procent lägre under malus-perioden jämfört med den tidigare koldioxidbaserade fordonsskatten med 15 dagars karenstid. Möjligheten att registreras enligt det tunga avgasregelverket finns endast för bilar med en referensvikt över 2,6 ton. En sådan utveckling kommer att missgynna mindre, lättare husbilar, och styra försäljningen mot tyngre husbilar vilket strider mot intentionerna med bonus–malus-systemet. Det är dock oklart hur omfattande en sådan förskjutning mot husbilar som omfattas av det tunga avgasregelverket kan komma att bli.

Förslaget om fyra karensdagar kommer troligen att innebära att husbilsägarnas administrativa kostnader ökar, eftersom antalet av- och påställningar antas öka. Vid av- och påställning krävs en registrering via Transportstyrelsens tjänster: e-tjänst ställ av/ställ på fordon, i appen ”Mina fordon”, eller skriftligen. Vid varje påställning skickar Transportstyrelsen en betalningsavi gällande fordonsskatten för resterande delen av beskattningsperioden. Om husbilsägaren nyttjar möjligheten att ställa av och på fordonet frekvent kommer antalet betalningsavier att vara många under året. Vid avställning får fordonsägaren tillbaka det överskjutande beloppet och vid påställning betalar hen in fordonsskatt för resterande delen av beskattningsperioden. Detta kan leda till att en inbetalningsavi för en ny period kommer innan en tidigare avi är betald. Det kan då uppstå oklarheter gällande vilket belopp som husbilsägaren är skyldig att betala. Det går dock att ta reda på den korrekta skulden genom att ringa Transportstyrelsens kundtjänst eller använda appen ”Mina fordon”. Betalningsavier ska betalas inom 21 dagar.

## 5.5 Konsekvenser för företag

Förslaget om fyra karensdagar förväntas påverka företag inom flera branscher. För det första antas det ha en positiv effekt på omsättning och antal anställda inom den svenska husbilstillverkningsbranschen (ett börsnoterat företag) samt branschen med husbilsåterförsäljare (17 företag). Detta baseras på att försäljningen av nyregistrerade husbilar antas öka. Detta antas delvis bero på en ökning i försäljningen av inhemskt producerade husbilar vilket är positivt för bägge branscher men även av utländskt producerade men inhemskt sålda husbilar vilket är positivt för svenska återförsäljare. Effekten antas vara lägre om det finns en hög villighet att substituera sin konsumtion mellan nyproducerade husbilar och

husvagnar eftersom svenska tillverkare och flera återförsäljare även tillhandahåller husvagnar.

Vidare antas förslaget ha en positiv effekt på den svenska besöksnäringen. Det baseras på att antalet husbilar förväntas öka, vilket innebär fler övernattningar på campingplatser runt om i landet och fler restaurangbesök. Effekten är dock svår att uppskatta eftersom den beror på vad för typ av aktiviteter man substituerar husbilssemestern emot. Effekten blir större om man i stället för att semestra med sin nya husbil väljer att åka på utlandssemester men mindre, och eventuellt helt försumbar, om man väljer att semestra inom Sverige, till exempel med husvagn, tält, båt eller övernattningar på hotell och vandrarhem.

Slutligen kan det antas att den reducerade karenstiden påverkar reparations- och servicesektorn. Det ökade antalet husbilar kan antas ha en positiv effekt på omsättning och antal anställda inom reparations- och servicesektorn medan den lägre andelen begagnade bilar kan antas ha en negativ effekt. Det går dock inte att uppskatta om någon av effekterna kommer att dominera. Förslaget antas främst ha en positiv effekt på småföretag eftersom både besöksnäringen samt reparations- och servicesektorn antas främst bestå av småföretag.

## 5.6 Konsekvenser för Skatteverket

Skatteverket är beskattningsmyndighet för fordonsskatten men Transportstyrelsen, som ansvarar för vägtrafikregistret, sänder ut inbetalningskort för fordonsskatten och följer upp betalningen. Skatteverkets uppgift är att ompröva beslut efter begäran av de skattskyldiga eller på Skatteverkets egna initiativ. Bedömningen är att förslaget kommer öka antalet av- och påställningar av husbilar vilket medför att Transportstyrelsen kommer att fatta fler beslut om debitering och återbetalning av fordonsskatt. Fler beslut hos Transportstyrelsen bedöms också innebära en ökning av antalet frågor och ärenden hos Skatteverket.

Skatteverket kommer också behöva ändra informationen på Skatteverkets hemsida och uppdatera blanketter så de är i enlighet med den föreslagna förändringen samt delta i arbetet med Transportstyrelsen systemutveckling. De ändrade reglerna förväntas därmed att medföra vissa ökade kostnader för Skatteverket. Engångskostnaderna beräknas uppgå till ca 100 000 kronor och de löpande årliga kostnaderna till ca 100 000 kronor per år. Sammantaget är bedömningen att konsekvenserna för Skatteverket är små.

## 5.7 Konsekvenser för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har i dag inte budgeterade medel för införande och hantering av förslaget om kortare karenstid för husbilar. Transportstyrelsen uppskattar att kostnaden för införandet (engångskostnad) uppgår till 450 000 kronor. Arbetet som måste göras vid införandet är bland annat process- och regelmodellering, kravarbete, utveckling, test, dokumentation, produktionssättning och kommunikation.

Den uppskattade löpande kostnaden (årlig kostnad) uppgår till 260 000 kronor. I det arbetet ingår bland annat förvaltning, mertid för kundtjänst och fler aviseringar, där den sistnämnda posten står för en stor del av kostnadsökningen.

## **5.8 Konsekvenser för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna.**

Skatteverket gör bedömningen att förslaget inte ger några konsekvenser för övriga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna.

## **5.9 Förslagets förenlighet med EU-rätten**

Förslaget bedöms inte stå i strid med EU-rätten.

## **5.10 Konsekvenser för miljön**

Att köra en husbil innebär negativa konsekvenser för miljön i form av bland annat ökade kväve-, partikel- och koldioxidutsläpp. Förslaget antas öka antalet husbilar i jämförelse med situation med nuvarande regelverk (se avsnitt 5.3.3) vilket innebär att den negativa effekten på miljön från husbilarna ökar. Vid förslaget om fyra karensdagar antas koldioxidutsläppen från husbilar öka, jämfört med situationen med nuvarande regelverk, med i genomsnitt 7 tusen ton per år. I vilken grad de totala utsläppen av koldioxid ökar är i hög grad beroende av vilka antagande som görs i scenariot då nuvarande regelverk kvarstår. Mycket tyder på att den negativa inverkan på miljön blir betydligt lägre när hushållen i stället för att semestra med husbil exempelvis väljer att semestra med husvagn, båt eller bil, vilket också genererar koldioxidutsläpp. Sådana aktiviteter kan helt radera skillnaderna i utsläpp mellan de två scenarierna.

## **5.11 Förslagets konsekvenser i övrigt**

Skatteverket gör bedömningen att förslaget inte har någon effekt på kommuner, landsting eller offentlig sektor generellt. Förslaget bedöms inte heller ge några konsekvenser för det kommunala självstyret, för brottsligheten och för det brottsförebyggande arbetet, för offentlig service i olika delar av landet, för jämställdheten mellan kvinnor och män och för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

## 6 Författningskommentar

### 2 kap.

#### 13 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur fordonsskatt ska bestämmas när fordonet är skattepliktigt under en del av ett skatteår eller en skatteperiod.

I *andra stycket* finns bestämmelser om när fordonsskatt tas ut per dag. Vid avställning gäller att avställningstiden ska ha omfattat minst 15 dagar (eller att fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden) för att skatt ska tas ut per dag under den månad då avställningen började eller upphörde. För personbilar klass II gäller i stället, om fordonet ställs av under den tid då koldioxidbeloppet beräknas enligt 9 a §, att avställningstiden ska ha omfattat minst fyra dagar. Fordonet måste för att komma i fråga för beskattning per dag ha en årlig fordonsskatt på minst 4 800 kronor, vilket följer av första meningen. Om ett sådant fordon som har en minsta avställningstid för beskattning per dag på fyra dagar övergår till en ny ägare under fyradagarsperioden tas fordonsskatten ut per dag, på samma sätt som gäller för fordon med 15 dagars karenstid.

En personbil klass II (husbil) är en bil som är permanent försedd med ett karosseri inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser och fast monterad utrustning för matlagning och förvaring samt bord, se lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Vad som avses med fordonsår respektive skattepliktigt för första gången framgår av 1 kap. 5 och 6 a §§.

Bestämmelserna tillämpas bara om fordonet ställs av under den tid då fordonets koldioxidbelopp beräknas enligt 9 a §. Hänvisningen till 9 a § får till följd att bestämmelsen bara gäller för personbilar klass II av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Denna avgränsning behöver därför inte tas in i den aktuella paragrafen. Kravet på kortare avställningstid för beskattning per dag för dessa fordon gäller bara när bonusmalus-systemet medför att fordonsskatt tas ut med ett förhöjt koldioxidbelopp. Så är fallet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Begränsningen gäller oavsett skatteår eller skatteperiod, dvs. om skyldigheten att betala det förhöjda koldioxidbeloppet upphör under en skatteperiod, upphör också möjligheten att ställa av fordonet med den kortare avställningstiden för dygnsbeskattning vid den tidpunkten. Det räcker dock att avställningen görs under den tid då det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut för att karenstiden om fyra dagar får tillämpas.

Några exempel kan belysa tillämpningen. Anta att perioden med förhöjt koldioxidbelopp för en husbil löper ut den 1 april och att husbilen har samma ägare vid av- och påställningstidpunkten.

- Om husbilen ställs av den 30 mars och ställs på igen den 5 april tas skatt ut från den 5 april (avställningen var längre än fyra dagar).
- Om husbilen ställs av den 30 mars och ställs på igen den 1 april tas skatt ut från den 30 mars (avställningen kortare än fyra dagar).
- Om husbilen ställs av den 2 april och ställs på igen den 10 april tas skatt ut från den 2 april (avställningen kortare än 15 dagar).

Bestämmelserna gäller också bara när koldioxidbeloppet faktiskt beräknas enligt 9 a §. Det får till följd att om husbilen har ett utsläppsvärde som inte överstiger

95 gram koldioxid per kilometer gäller inte den kortare avställningstiden. Vid sådana låga utsläppsnivåer beräknas inte skatten enligt 9 a §. Detsamma gäller om husbilen är utrustad med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, eftersom det då enligt 9 a § tredje stycket inte tas ut något förhöjt koldioxidbelopp.

Förslaget behandlas i avsnitt 4.1.