

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

Yttrande över Skatteverkets promemoria Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I promemorian 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 femtondagarsperioden ska fordonsskatt betalas från avställningsdagen istället för från dagen för påställningen. Skatteverket föreslår i promemorian att karenstiden sänks från 15 dagar till fyra dagar för husbilar (personbil klass II) av fordonsår 2018 eller senare som blivit skattepliktiga 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 så kallade bonus-malus-systemet¹.

Förslaget föranleder ändringar i vägtrafikskattelagen (2006:227). Författningsändringarna föreslås 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.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I promemorian framgår att regeringen i beslut den 28 november 2019 har gett Skatteverket i uppdrag att utreda förmånligare villkor för återbetalning av skatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning. Utredningen skulle ge besked om vissa regler i vägtrafikskattelagen (2006:227) kunde ändras så att skatt inte tas ut, alternativt inte tas ut i lika stor utsträckning, för personbil klass II för tid då fordonet är avställt. Utgångspunkten för uppdraget var att regeländringarna skulle avse personbil klass II av fordonsår 2018 eller senare som blivit skattepliktiga första gången den 1 juli 2018 eller senare. Om en sådan avgränsning inte var lämplig skulle Skatteverket föreslå en annan avgränsning inom personbil klass II. I första hand skulle regeländringar övervägas som innebar att fordonsägare inte betalar skatt för

¹ 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). (Promemorian s. 6).

den tid då fordonet är avställt, i andra hand skulle regeländringar övervägas som innebar att den tid för vilken skatt tas ut när ett fordon är avställt reduceras. Skatteverket skulle genomföra uppdraget i samråd med Transportstyrelsen. Uppdraget redovisades den 28 februari 2020.

Enligt det i promemorian redovisade förslaget minskar karenstiden för avställning 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, WLTP², innebär.

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte är tillräcklig för detta ärende. Beskrivningen är därmed godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen³ anges att förslaget följer uppdragets instruktioner och tar därför inte hänsyn till några alternativa lösningar.

Dock finns det i promemorian ett avsnitt 4.2 som benämns *Alternativ till ändringar i regelverket som inte omfattas av uppdraget*⁴. Vid denna rubrik anges att Skatteverket lämnar förslag i avsnitt 4.1 i promemorian 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 istället, men som har bedömts ligga utanför uppdraget. Det anges att samtliga alternativa förslag är avsedda att tillämpas antingen för alla fordon eller åtminstone för hela gruppen av husbilar, det vill säga oavsett fordonsår och när fordonet blir skattepliktigt för första gången. Enligt Skatteverket är generella regler mer likformiga och rättvisa samt minskar risken för tröskeeffekter och oförutsedda beteendeförändringar. Det anges 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 alternativ som anges är att införa en kvotering av årsbeloppet för husbilar, med hänvisning till att sådana fordon används mindre än andra. Fordonsskatten skulle då initialt beräknas på samma sätt som idag, 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. Utöver dessa alternativ anges även ytterligare alternativa lösningar som Skatteverket har identifierat.

Avseende effekter av om någon reglering inte kommer till stånd anges att den effektiva fordonsskatten kommer att bli betydligt högre för husbilsägarna om förslaget inte genomförs.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Förslagsställarens resonemang om alternativa lösningar ter sig något motstridigt. Å ena sidan anges att uppdraget inte lämnar utrymme för några alternativa lösningar – å andra sidan har förslagsställaren en utförlig redovisning av flera alternativa lösningar, som dock har bedömts ligga utanför uppdraget. Det stämmer visserligen att en beställning att göra en utredning i en viss fråga kan begränsa utredarens möjlighet att föreslå alternativa lösningar – handlingsutrymmet kan begränsas genom beställningens utformning. Genom att, som Skatteverket har gjort i den remitterade promemorian, trots att det finns en beställning, redovisa de alternativ till reglering

² Förkortning för Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure.

³ Promemorian s. 19.

⁴ Promemorian s. 15-17.

eller i regleringens utformning som man har identifierat som tänkbara blir underlaget till beslutsfattaren mer komplett. I ett konsekvensutredningsperspektiv har man då också belyst aspekten om alternativa lösningar – detta oavsett om alternativen inte är lika väl utredda som det alternativ som förordas.

Vad gäller beskrivningen av effekter av om någon reglering inte kommer till stånd går denna att utläsa av bakgrund och syfte samt av formuleringen ovan.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att förslaget inte bedöms stå i strid med EU-rätten.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning och finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I promemorian anges att författningsändringen 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. I promemorian anges att Skatteverket hade gjort bedömningen att, med hänsyn till den sedvanliga beredningen av lagändringsförslag, den tidigast möjliga ikraftträdandetidpunkten för det lämnade förslaget är den 1 januari 2021. Transportstyrelsen har uppgett att en något längre tid innan förslaget träder i kraft skulle underlätta den systemutveckling och andra administrativa anpassningar som myndigheten måste genomföra till följd av förslaget. Framflyttningen av tidpunkten från den 1 januari 2021 till den 1 mars 2021 bedöms påverka husbilsägarna endast marginellt, eftersom den egentliga husbilssäsongen 2021 ännu inte har startat den 1 mars.

I konsekvensutredningen anges att Skatteverket kommer att behöva ändra informationen på sin hemsida och uppdatera blanketter så att de är i enlighet med den föreslagna förändringen.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser är tillräcklig för detta ärende. Beskrivningen är därmed godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att förslaget om fyra karensdagar förväntas påverka företag inom flera branscher. Det antas ha en positiv effekt på omsättning och antal anställda inom den svenska husbilstillverkningsbranschen (ett börsnoterat företag) samt branschen med husbilsåterförsäljare (17 företag), eftersom försäljningen av nyregistrerade husbilar antas öka⁵.

⁵ Det framgår av Figur 5 Nyregistrerade husbilar, historik samt prognos vid fyra karensdagar för avställning av husbilar (promemorian s. 25) att det för åren 2021-2023 uppskattas 4 703 nyregistrerade husbilar per år, varav 631 direktimporterade. Om istället 15 karensdagar kvarstår framgår av Figur 4 Nyregistrerade husbilar, historik samt prognos vid 15 karensdagar för avställning av husbilar (promemorian s. 23) att det för åren 2021-2023 uppskattas 3 000 nyregistrerade husbilar per år, antalet direktimporterade bedöms uppgå till 611 år 2021, 715 år 2022 och 820 år 2023.

Det antas delvis bero på en ökning i försäljningen av inhemskt producerade husbilar, vilket är positivt för båda de nämnda branscherna, 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 byta sin konsumtion mellan nyproducerade husbilar och husvagnar eftersom svenska tillverkare och flera återförsäljare även tillhandahåller husvagnar.

Vidare anges att förslaget kommer ha en positiv effekt på den svenska besöksnäringen. Det baseras på att antalet husbilar förväntas öka, vilket innebär fler övernattningsplatser på campingplatser runt om i landet och fler restaurangbesök. Effekten anges vara svår att uppskatta eftersom den beror på vad för typ av aktiviteter man byter husbilssemester mot. Effekten blir större om man istället 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 exempelvis med husvagn, tält, båt eller övernattningsplatser på hotell och vandrarhem.

Slutligen anges att det kan 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. Det anges att förslaget främst antas ha en positiv effekt på små företag eftersom både besöksnäringen och reparations- och servicesektorn främst antas bestå av små företag.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Beskrivningen av antal berörda företag är tydlig, liksom beskrivningen av berörda företags bransch. Vad gäller beskrivningen av storleken på berörda företag är den mer övergripande, vilket Regelrådet har förståelse för sett till de branscher som nämns utöver husbilstillverkarna och husbilsåterförsäljarna. För de sammanlagt 18 berörda husbilstillverkare och återförsäljare hade det dock varit behövligt med en mer precis beskrivning. Eftersom det endast finns en svensk husbilstillverkare, som är ett börsnoterat bolag, går det att förstå att det företaget sannolikt inte är ett mindre företag, medan storleksfördelningen för de 17 husbilsåterförsäljarna inte går att förstå utan en beskrivning. Avsaknaden av en sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån storlek är bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att förslaget om fyra karensdagar troligen kommer att innebära att husbilsägarnas administrativa kostnader ökar, eftersom antalet av- och påställningar antas öka⁶.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. De flesta husbilsägare är sannolikt enskilda personer och inte företag, varför just förslaget som nämns ovan borde påverka företagen i lägre grad. Regelrådet har i promemorian inte kunnat återfinna någon information om det bedöms uppstå administrativa kostnader för företag till följd av förslaget och har heller inte för egen del kunnat se att några sådana kostnader kommer att uppstå.

⁶ Promemorian s. 29.

Regelrådet finner att en utebliven beskrivning av förslagets effekter på berörda företags administrativa kostnader utifrån förutsättningarna i detta ärende är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

Som framgår ovan är syftet med förslaget att – genom förmånligare beskattningsregler för vissa husbilar – motverka de ökade kostnader som bonus-malus-systemet samt den nya beräkningsmetoden för koldioxidutsläpp, WLTP, innebär. Några tillkommande kostnader har Regelrådet inte kunnat utläsa av promemorian.

Vad gäller förslagets effekter på berörda företags verksamhet framgår beskrivningen vid *Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch* ovan.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets effekter på berörda företags andra kostnader samt verksamhet är tillräckliga för detta ärende. Beskrivningen är därmed godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Som framgår vid rubriken *Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch* ovan finns det en beskrivning av de positiva effekter som förslaget antas medföra för olika branscher. Regelrådet har inte kunnat utläsa någon beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag och har heller inte för egen del kunnat se någon sådan påverkan. För detta ärende kan Regelrådet därför godta en utebliven beskrivning.

Regelrådet finner att en utebliven beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag utifrån förutsättningarna i detta ärende är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har inte kunnat återfinna en beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Regelrådet har heller inte för egen del kunnat se någon sådan påverkan. För detta ärende kan Regelrådet därför godta en utebliven beskrivning.

Regelrådet finner att en utebliven beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden utifrån förutsättningarna i detta ärende är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Som framgår ovan saknas det en beskrivning av storleksfördelningen för berörda företag. Det är således okänt hur många företag, om några, som är att se som små. Det framgår heller inte någon uppgift i remissen om det är möjligt att ta särskilda hänsyn till små företag. Utifrån förslagets karaktär, så kan det antas att någon sådan hänsyn inte är möjlig att ta. Av tydlighetsskäl hade det varit önskvärt om förslagsställaren hade angett detta. Med hänsyn tagen till detta ärendes särskilda karaktär och förslagets utformning, kan Regelrådet godta en utebliven beskrivning för detta ärende.

Regelrådet finner att en utebliven beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning utifrån förutsättningarna i detta ärende är godtagbar

Sammantagen bedömning

Som framgår ovan har Regelrådet funnit vissa brister, eller utelämnade beskrivningar, i delar av konsekvensutredningen. Den remitterade promemorian innehåller ett relativt väl avgränsat författningsförslag där de övergripande effekterna för berörda företag går att förstå, trots vissa brister. Med anledning av ärendets karaktär påverkar därför inte de nämnda bristerna den sammantagna bedömningen.

Vid en sammantagen bedömning finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 13 maj 2020.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv
Föredragande