

Lagrådsremiss

Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 20 augusti 2020

Magdalena Andersson

Marc Gren
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Fordon som är avställda är som utgångspunkt inte skattepliktiga. Enligt nuvarande regelverk gäller dock en karenstid på 15 dagar vid avställning av fordon. 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.

I lagrådsremissen föreslås att karenstiden sänks från 15 dagar till 4 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.

Regeringens bedömning är att den effektiva fordonsskatten för en genomsnittlig husbil kommer att bli 2 000–3 500 kronor lägre med förslaget. Sänkningen av karenstiden mildrar därmed effekten av det förhöjda koldioxidbeloppet i bonus–malus-systemet för berörda husbilsägare.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2021.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	4
3	Ärendet och dess beredning	5
4	Bakgrund och gällande rätt	5
4.1	Fordonsskatt för husbilar	5
4.2	Uppgifter om koldioxidutsläpp	7
5	Förmånligare återbetalning av fordonsskatt vid avställning	8
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	11
7	Konsekvensanalys	11
7.1	Förslagens syfte och alternativa lösningar	12
7.2	Offentligfinansiella effekter	12
7.3	Effekter för enskilda och företag	14
7.4	Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna	15
7.5	Effekter för miljön	15
7.6	Förslagens förenlighet med EU-rätten	16
7.7	Övriga effekter av förslaget	16
8	Författningskommentar	16
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning	18
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	19
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	20

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

2 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 bestäms enligt 9 a §, att avställningstiden ska ha omfattat minst 4 dagar.*

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

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2021.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande vid bestämmande av fordonsskatt för fordon som har ställts av före ikraftträdandet.
 3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 28 november 2019 (Fi2019/04007/S2) att ge Skatteverket i uppdrag att utreda förmånligare villkor för återbetalning av skatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning. Bakgrunden var att införandet av det nya bonus–malus-systemet visat sig få oönskade konsekvenser för husbilar då de skiljer sig från andra lätta fordon eftersom de används som boende- och fritidsfordon. Användningsmönstret för husbilar är annorlunda jämfört med andra fordon då husbilar körs betydligt kortare sträckor. Regeringen ansåg att detta bör beaktas i skattelagstiftningen.

Utredningen skulle 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 var att regeländringarna skulle avse personbil klass II i bonus–malus-systemet, dvs. av fordonsår 2018 eller senare som blivit skattepliktiga för 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 uppdraget angavs vidare att Skatteverket i första hand skulle överväga regeländringar som innebär att fordonsägare inte ska betala skatt för den tid då fordonet är avställt. I andra hand skulle regeländringar övervägas som innebär att den tid för vilken skatt tas ut för när ett fordon är avställt reduceras.

Uppdraget – som genomförts i samråd med Transportstyrelsen – redovisades den 24 februari 2020 i promemorian Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning (Fi2020/00769).

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2020/01699). I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

4 Bakgrund och gällande rätt

4.1 Fordonsskatt för husbilar

Bestämmelser om fordonsskatt finns i vägtrafikskattelagen (2006:227) och i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Den nuvarande fordonsskatten enligt vägtrafikskattelagen för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar är baserad på fordonets uppmätta eller beräknade koldioxidutsläpp. Miljöstyrningen i fordonskatten har skärpts ytterligare genom införandet av det s.k. bonus–malus-systemet. 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 (2006:228).

För husbilar som blivit skattepliktiga första gången efter utgången av 2010 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 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 miljöillägg med 250 kronor, 2 kap. 7 § andra stycket och 10 § vägtrafikskattelagen. För husbilar som kan drivas med alternativa drivmedel 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 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 förhöjt koldioxidsbelopp under fordonets första tre år (malus = dåligt). Bonuskomponenten i bonus–malus-systemet regleras i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Det förhöjda koldioxidbeloppet ska inte betalas för husbilar som kan drivas med alternativa drivmedel.

Det förhöjda 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 förhöjda 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 miljöillägg, 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. Miljöillägget är detsamma som för husbilar som blivit skattepliktiga före den 1 juli 2018, dvs. 250 kronor.

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.

4.2 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.

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, s.k. skälig grund. Den äldre testmetoden, 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. 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, 4 kap. 10 § vägtrafikskattelagen. Ställningstagandet gäller för alla husbilar som ingår i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet, oavsett vikt och tillämpliga utsläppsregler, Skatteverkets ställningstagande den 12 november 2018, Beräkning av fordonsskatt för etappvis färdigbyggda husbilar, dnr 202 469161-18/111.

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 omsätter ett uppmätt koldioxidutsläpp för grundfordonet till ett tillförlitligt beräknat koldioxidutsläppsvärde för en färdigbyggd husbil. Detta värde ska föras in i vägtrafikregistret. I och med att denna beräkning resulterar i ett tillförlitligt värde för den färdigbyggda

husbilen ska det, enligt Skatteverket, i de flesta fall användas som grund för beräkning av skatt för husbilen.

5 Förmånligare återbetalning av fordonsskatt vid avställning

Regeringens 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 4 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 förhöjda koldioxidbeloppet i bonus–malus-systemet tas ut.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna *Energigas Sverige, Kommerskollegium, Konsumentverket, LO, Skatteverket, Sveriges Kommuner och Regioner, Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenskt Näringsliv, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen* har inga synpunkter eller är positiva till förslaget.

Konjunkturinstitutet och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* framför synpunkter på att bonus–malus-systemet eller en fast årlig fordonsskatt inte är ett effektivt styrmedel för att minska koldioxidutsläpp.

Bil Sweden, Husbilsklubben.se, Husbilsvagnsbranschens Riksförbund (HRF), Sveriges Bildelsgrossisters Förening, Sveriges Fordonsverkstäders Förening och *SCR Svensk Camping* avstyrker förslaget främst för att förslaget är otillräckligt och beskattningen av husbilar bör ändras i grunden. Flera anser att WLTP inte är anpassad för husbilar. *HRF, Husbilsklubben.se, Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen* anser därtill att förslaget ska utsträckas till att omfatta fler fordonstyper. *Naturvårdsverket* avstyrker av miljöskäl.

Skälen för regeringens förslag: Husbilar skiljer sig från andra fordon genom att de inte enbart är fordon för person- och godsbefordran, utan även används som boende- och fritidsfordon. Många husbilsägare missgynnas av dagens regler då användningsmönstret för husbilar är annorlunda än för andra fordon samtidigt som kortare avställningsperioder med medföljande begränsning av skatteuttaget inte medges. Det är även synpunkter som framkommit i många remissvar. Den nya EU-gemensamma testmetoden, WLTP, leder generellt till högre uppmätta utsläppsvärden. Effekten på beskattningen av WLTP på husbilar är betydligt större än vad som kunde antas när bonus–malus-systemet infördes. Regeringen anser mot denna bakgrund att det finns skäl att ändra reglerna för återbetalning av skatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning.

Flera remissinstanser har framfört synpunkter som avser långtgående ändringar i fråga om utformningen av beskattningen av fordon och bonus–malus-systemet eller anser att fler och andra fordon än husbilar bör

omfattas av förslaget. Regeringen noterar dessa synpunkter, men konstaterar att det aktuella lagstiftningsärendet avser förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för personbil klass II vid avställning och synpunkterna ligger utanför ärendet.

Regeringen anser vidare att de förmånligare reglerna för återbetalning av fordonsskatt vid avställning bör begränsas till den period då husbilen beskattas med det förhöjda koldioxidbeloppet som är en följd av malus-komponenten. Efter de inledande tre åren blir fordonsskatten ungefär densamma 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. 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 tas ut för äldre likvärdiga husbilar. 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.

Regeringen angav i uppdraget till Skatteverket att karenstiden i första hand bör slopas och i andra hand reduceras. Av Skatteverkets utredning har fördelar med att helt slopa karenstiden framkommit. En fördel med att helt slopa karenstiden är att principen att skatt inte ska betalas för tid när husbilen är avställd skulle få fullt genomslag. En annan fördel är att fordonets användningsmönster inte skulle påverkas av skattemässiga överväganden. 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 i stället kortas 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.

Ett slopande av karenstiden skulle också ligga i linje med vad husbilsbranschen önskar. *HRF* anser det är orimligt att skatt ska betalas när husbilen används som stuga, vilket är följden när karenstiden är mer än en dag. *Svensk Näringsliv* och *Transportföretagen* anser att 4 dagars karens underlättar för företagen, men skulle helst se att fordonsskatten kunde betalas tillbaka oavsett hur länge avställningen varar.

Det har dock framkommit ett antal nackdelar med att helt slopa karenstiden för husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet. Bland dessa anser regeringen att följande talar starkt emot ett fullständigt slopande av karenstiden.

Den årliga fordonsskatt som faktiskt betalas för en husbil under den period då ingen karenstid gäller kan bli mycket lång. Vidare kan den skattemässiga effekten av återinförd karenstid efter tre år i vissa fall vara större än den minskning av skatten som sker på grund av att malus-komponenten då inte längre tas ut. Detta kan leda till 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.

Av Skatteverkets utredning och Transportstyrelsens remissvar framgår vidare att ett helt slopande av karenstiden innebär administrativa och systemmässiga påfrestningar.

Regeringens 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 förhållandet att en helt slopad karenstid skulle innebära att den effektiva fordonsskatten under malus-perioden beräknas bli lägre än den fordonsskatt som betalas för tiden efteråt, då malus har upphört, bedöms som särskilt besvärande.

Under utredningen har en karenstid på såväl 8 dagar som 4 dagar övervägts. Transportstyrelsen pekar på att en karenstid på 4 dagar för husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet i princip motsvarar den beloppsmässiga effekten av en karenstid på 15 dagar för fordon som inte betalar malus-komponenten. Genom att ange karenstiden till 4 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 framför att de egentligen inte har 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. Regeringen delar denna bedömning och finner även att Transportstyrelsens resonemang är rimligt. Det finns därför ingen anledning att föreslå en annan karenstid än 4 dagar.

Regeringens 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 4 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.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna ska träda i kraft den 1 mars 2021.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande vid bestämmande av fordonsskatt för fordon som har ställts av före ikraftträdandet.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande för fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet.

Promemorians förslag är språkligt utformat på ett annat sätt.

Remissinstanserna: *Transportföretagen* anser att ändringarna, som även bör inkludera alla fordon i yrkesmässig trafik, behövs snarast och inte bör vänta till 2021. *Skatteverket* vill betona vikten av att ikraftträdandetidpunkten anpassas så att nödvändiga systemändringar som följer av förslaget hinner genomföras hos Transportstyrelsen. I annat fall kommer det att få påtagliga konsekvenser för Skatteverket i form av manuell ärendehantering.

Transportstyrelsen och *Skatteverket* har uppgett att det är oklart när karenstiden på 4 dagar ska börja tillämpas och att det behövs ett förtydligande.

Skälen för regeringens förslag: Med hänsyn till vad Transportstyrelsen och Skatteverket har framfört om systemutveckling och administrativa anpassningar bör ikraftträdandetidpunkten bestämmas till den 1 mars 2021.

I fråga om ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna finner regeringen anledning att förtydliga att lagändringarna ska börja tillämpas vid bestämmande av fordonsskatt som tas ut för tid efter den 28 februari 2021. Det innebär att en karenstid på 4 dagar ska tillämpas för fordonsskatt som avser tid efter den 28 februari 2021, även för husbilar som har en skatteperiod som löper över ikraftträdandetidpunkten.

En karenstid på 4 dagar ska dock bara tillämpas om fordonet ställts av den 1 mars 2021 eller senare. Vid beräkning av fordonsskatt för fordon som har ställts av före den 1 mars 2021 och för fordonsskatt som avser tid före den 1 mars 2021 gäller äldre bestämmelser fortfarande.

Den förslagna ändringen av karenstiden vid beräkning av fordonskatt gäller från och med lagens ikraftträdande och avser alla husbilar som omfattas av förslaget som ställs av från och med ikraftträdandet. Vad som avses är alltså alla nyss nämnda fordon oavsett om de har blivit skattepliktiga för första gången före eller efter den 1 mars 2021.

7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Regelrådet anser att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§

förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. De offentlig-finansiella effekterna beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av de föreslagna förändringarna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt och för att bedöma andra effekter än de offentlig-finansiella effekterna kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas.

7.1 Förslagets syfte och alternativa lösningar

Husbilarnas höga koldioxidutsläpp, jämfört med vanliga personbilar, innebär att husbilar av fordonsår 2018 eller senare som har blivit skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare och som därmed ingår i bonus–malus-systemet i genomsnitt har relativt hög fordonsskatt. Effekterna på fordonsskatten av övergången till WLTP-standarden för uppgift om koldioxidutsläpp har också varit större än väntat. Detta gäller i synnerhet för husbilar, som sedan 2015 i de flesta fall har koldioxiduppgift fastställd på skälig grund. Det redovisade koldioxidutsläppet kan komma att öka från omkring 200 till 300 gram per kilometer för en typisk husbil, vilket ökar fordonsskatten de första tre åren med, i storleksordningen, 10 000 kronor. Samtidigt skiljer sig användningsmönstret för husbilar från personbilar och lätta lastbilar. De körs betydligt kortare sträckor per år och är till skillnad från andra fordon även ämnade att bo i under semesterresor, camping och liknande. Det är rimligt att husbilar beskattas som övriga lätta fordon när de används. Det annorlunda användningsmönstret gör dock att det finns skäl att mildra effekterna av bonus–malus-systemet för denna fordonstyp.

Förslaget i denna lagrådsremiss innebär att karenstiden för avställning förkortas från 15 till 4 dagar för husbilar. Detta gör det möjligt för husbilsägare att ställa av sitt fordon under kortare perioder (minst 4 dagar) och samtidigt undvika att bli debiterade fordonsskatt för avställningsperioden. På så sätt kan husbilsägare reducera den effektiva fordonsskatten som man betalar under ett år.

Annan karenstid än 4 dagar har övervägts och diskuteras i avsnitt 5. Mer genomgripande förändringar av fordonsskattens konstruktion ligger utanför ramen för detta lagstiftningsärende. Förslaget påverkar inte de redovisade skatteutgifterna.

7.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget beräknas minska skatteintäkterna med omkring 0,03 miljarder kronor 2021 och 0,05 miljarder kronor per år på några års sikt. Förslaget påverkar inte kommuners eller regioners skatteintäkter.

Förslaget omfattar husbilar som ingår i bonus–malus-systemet och därmed har förhöjd fordonsskatt de tre första åren som de är skattepliktiga. I genomsnitt har ca 5 600 husbilar nyregistreras per år sedan 2010. Under

2018 registrerades nästan 7 900 fordon, men under 2019 bara drygt 4 700. Effektberäkningen baseras på antagandet att 5 000 husbilar per år kommer att nyregistreras i vägtrafikregistret från och med 2020. Det innebär att ungefär 15 000 husbilar kommer att ingå i bonus–malus-systemet när det varit i kraft tre år den 1 juli 2021. Förslaget antas inte påverka efterfrågan på, och därmed registreringen av, nya husbilar. Förslaget antas heller inte påverka användningsmönstret av husbilar vad gäller körsträckor eller nyttjande under året. Förslaget antas endast påverka hur husbilar ställs av och på (se även avsnitt 7.3 där detta motiveras).

I beräkningen av effekterna på de offentliga finanserna antas att den genomsnittliga husbilsägaren kommer att ha sin husbil avställd 50 fler dagar per år med de nya reglerna. Detta antagande utgår från en förenklad beräkningsmodell med tre typer av husbilsägare som skiljer sig åt vad gäller antal dagar som husbilen är i trafik med nuvarande regler. De tre ägartyperna antas ha sin husbil påställd 50, 100 respektive 150 dagar per år. Den föreslagna regeländringen antas få som följd att den första gruppen ställer av sin husbil 20 fler dagar per år och att den andra och tredje ägargruppen ställer av sin husbil 50 respektive 75 fler dagar per år. Det viktade genomsnittet för de tre grupperna innebär ungefär 50 fler avställningsdagar per år.

Husbilars fordonsskatt beror på koldioxidutsläpp och drivmedel. Nästan samtliga husbilar är dieseldrivna. Koldioxidutsläppet per kilometer, som ligger till grund för fordonsskatten, är sedan 2015 för de flesta husbilarna fastställt på s.k. skälig grund. Det genomsnittliga koldioxidutsläppet för husbilar som ingår i bonus–malus-systemet och som har koldioxidvärde enligt skälig grund bedöms uppgå till 210 gram per kilometer. Detta innebär en årlig fordonsskatt på 14 600 kronor per år under de tre första åren som husbilen är skattepliktig. Kravet på att husbilar numera, med vissa undantag, ska ha uppgift om koldioxidutsläpp enligt den nya körcykeln WLTP bedöms innebära en väsentlig ökning av koldioxiduppgiften som ligger till grund för fordonsskatten. Baserat på uppgifter ur vägtrafiktrafikregistret, antas husbilar i genomsnitt få ett koldioxidutsläpp på 300 gram per kilometer enligt WLTP-standarden. Denna utsläppsnivå innebär en fordonsskatt på 25 500 kronor per år. Övergången till WLTP-standarden antas därför innebära att den genomsnittliga fordonsskatten för husbilar ökar successivt från 14 600 kronor 2021 till 25 500 kronor på några års sikt. De uteblivna fordonsskatteintäkterna uppgår med ovanstående antaganden till 30 miljoner kronor 2021, 42 miljoner kronor 2022 och ca 53 miljoner kronor 2023 och därefter (se Tabell 7.1). De uteblivna fordonsskatteintäkterna 2021 beräknas som $15\,000 \text{ husbilar} \times 50 \text{ dagar} \times 40 \text{ kr} = 30 \text{ miljoner kronor}$, där 40 kronor är den dagliga skatten för ett fordon med 14 600 kronor i årlig fordonsskatt. För 2022 används 20 000 kronor som genomsnittlig fordonsskatt och för 2023 och därefter 25 500 kronor som genomsnittlig fordonsskatt.

Skatteverket bedömer, i sin promemoria, att fordonsskatteintäkterna kommer att minska med 49, 42 och 31 miljoner kronor under 2021, 2022 respektive 2023. Den avvikande bedömningen förklaras i huvudsak av att Skatteverket antar att förslaget leder till fler nyregistrerade husbilar än om ingen regeländring genomförs. Det är osäkert om förslaget leder till beteendeförändringar i form av fler nyregistrerade husbilar. Så som diskuteras i nästa avsnitt, innebär förslaget en relativt liten effekt på den

totala årliga ägandekostnaden för en ny husbil. Det finns därför skäl att anta att förslaget har liten effekt på efterfrågan på husbilar. Skatteverkets beräkningar kan därför ses som ett alternativscenario till den beräkning som redovisas här.

Tabell 7.1 Offentligfinansiell effekt (netto) av förslaget

Miljarder kronor

	2021	2022	2023	Varaktig effekt
Effekt på fordonsskatteintäkter	-0,03	-0,04	-0,05	-0,05

7.3 Effekter för enskilda och företag

Förslaget innebär att ägare av husbilar som omfattas av bonus–malus-systemet kan ställa av sitt fordon under kortare perioder, jämfört med i dag, utan att debiteras fordonsskatt. Vid utgången av 2019 fanns drygt 104 000 husbilar registrerade i vägtrafikregistret. Av dessa ingår ca 57 000 i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet. Givet att 5 000 husbilar per år nyregistreras, kommer ungefär 15 000 husbilar att ingå i bonus–malus-systemet vid lagändringens ikraftträdande och därefter. Det betyder att omkring 15 000 husbilsägare direkt kommer att beröras av förslaget. Indirekt berörs även de som har för avsikt att köpa husbil.

Som nämns ovan, bedöms den genomsnittliga fordonsskatten för husbilar som för närvarande ingår i bonus–malus-systemet uppgå till ca 14 600 kronor per år. I takt med att husbilar börjar beskattas baserat på koldioxidutsläpp enligt WLTP, förväntas den genomsnittliga fordonsskatten för husbilar öka till omkring 25 500 kronor.

Att ställa av sitt fordon en dag innebär en besparing på 40 kronor vid en årlig fordonsskatt på 14 600 kronor och en besparing på 71 kronor vid en årlig skatt på 25 500 kr. För en husbilsägare som använder sitt fordon 100 dagar per år och som till följd av förkortad karenstid väljer att ha sitt fordon avställt 50 fler dagar per år, innebär det en besparing på ca 2 000 eller 3 550 kronor per år vid 14 600 respektive 25 500 kronor i årlig fordonsskatt.

Besparingen, i form av lägre effektiv årlig fordonsskatt, som en typisk ägare av en nyare husbil kan göra i och med kortare karenstid är liten relativt andra kostnader förknippade med husbilsäggande. Detta gäller inte minst relativt värdeminskningen av en ny eller högst tre år gammal husbil. Av denna anledning antas förslaget inte påverka efterfrågan på nyare husbilar och därmed heller inte nyregistreringen av sådana. Användningen av husbilar antas heller inte påverkas av förslaget. Husbilsägare antas med andra ord i genomsnitt köra och nyttja sitt fordon på samma sätt och lika många dagar per år som tidigare, med enda skillnaden att fordonet ställs av under fler kortare perioder då det inte körs.

Husbilsbranschen och andra närliggande branscher antas därför inte påverkas av förslaget. Inte heller konkurrerande näringar antas påverkas av förslaget. I den mån det leder till fler på- och avställningar kan förslaget innebära fler ärenden för försäkringsbolagen. Vid försäkring av husbil

tecknas vanligen även en s.k. avställningsförsäkring, vilket innebär att husbilen är försäkrad mot bland annat stöld och brand under tiden den är avställd. De flesta försäkringsbolagen har system som innebär att försäkringen automatiskt övergår från hel- eller halvförsäkring till avställningsförsäkring vid avställning och tvärtom vid påställning. Den ökade administrativa bördan för försäkringsbolagen i och med förslaget bedöms därför vara försumbar.

Förslaget förväntas inte medföra något administrativt merarbete för små företag i förhållande till större företag eller för företag på landsbygden i förhållande till företag i städerna i form av förändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande. Särskilda hänsyn till små företag behöver därför inte tas vid utformningen av förslaget.

7.4 Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Skatteverket gör bedömningen att förslaget kommer leda till viss ökning av antalet frågor och ärenden hos myndigheten men att de sammantagna konsekvenserna för myndigheten är små. Eventuella merkostnader för Skatteverket ryms därmed inom befintliga ekonomiska ramar. Skatteverket gör vidare bedömningen att förslaget inte ger några konsekvenser för övriga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna. Transportstyrelsen bedömer att förslaget kommer att leda till en ökning av antalet på- och avställningar med ca 155 000 registreringar och därmed en ökad belastning på ärendehandläggning i och med de systemmässiga bristerna i dess servicetjänster. Antalet in- och utbetalningar som kräver manuell hantering kommer att öka. Transportstyrelsen ser även behov av löpande informationsinsatser. Kostnaderna beräknas uppgå till 2–2,5 miljoner kronor årligen och ryms inom Transportstyrelsens befintliga ekonomiska ramar.

7.5 Effekter för miljön

Konsekvensanalysen baseras på bedömningen att varken efterfrågan på husbilar eller hur husbilar används påverkas av förslaget. Bedömningen att efterfrågan på husbilar inte påverkas av förslaget baseras på resonemanget i avsnitt 7.3 att besparingen, i form av lägre effektiv årlig fordonsskatt, som en typisk ägare av en nyare husbil kan göra i och med kortare karenstid är liten relativt andra kostnader förknippade med husbilsägande. Förslaget bedöms endast påverka själva på- och avställningsbeteendet bland husbilsägare. Om denna bedömning är riktig, har förslaget obefintliga effekter på klimat och miljö.

Skatteverket bedömer i sin promemoria att förslaget innebär en ökad efterfrågan på husbilar, som i sin tur leder till ökade utsläpp av koldioxid med ca 7 000 ton per år från användningen av husbilar. Naturvårdsverket avstyrker förslaget av denna anledning. I promemorian resonerar dock Skatteverket även kring hur de totala utsläppen påverkas och att mycket tyder på att den negativa inverkan på miljön av att förslaget genomförs blir

betydligt lägre. Om vissa hushåll vid oförändrade regler i stället för att semestra med husbil väljer att semestra med husvagn, båt eller bil, kan nettoeffekten på koldioxidutsläppen av förslaget visa sig liten.

Det är svårt att fastslå med säkerhet om och hur förslaget totalt sett kommer att påverka växthusgasutsläppen från transportsektorn. Oavsett bedöms inte förändringen leda till att förutsättningarna påverkas nämnvärt för att uppnå målet att minska växthusgasutsläppen från transportsektorn med 70 procent 2030 jämfört med 2010 års nivåer.

7.6 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

Kommerskollegium bedömer att förslagen inte omfattas av anmälningsskyldighet enligt EU-direktivet 2015/1535 (anmälningsskyldighetsdirektivet) och direktivet 2006/123 (tjänstedirektivet).

7.7 Övriga effekter av förslaget

Någon närmare analys av hur förslaget påverkar olika inkomstgrupper har inte kunnat göras. Förslaget bedöms dock få en mycket begränsad effekt på den ekonomiska jämlikheten. Förslaget bedöms inte påverka den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. Förslaget bedöms inte heller ha några sysselsättningseffekter. Förslaget bedöms heller inte ha någon effekt på kommuner, regioner 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 och för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

8 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. Ändringen innebär att för personbilar klass II gäller i stället, om fordonet ställs av under den tid då koldioxidbeloppet bestäms enligt 9 a §, att avställningstiden ska ha omfattat minst 4 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 4 dagar övergår

till en ny ägare under fyradagarsperioden tas fordonsskatten ut per dag, på samma sätt som gäller för fordon med 15 dagars karenstid.

När skatteplikt föreligger för del av skatteår eller skatteperiod beräknas skatt för de kalendermånader under vilka skatteplikt till någon del föreläggat. Om fordonsskatten för år uppgår till minst 4 800 kr beräknas skatten per dag. Vid avställningar som är kortare än 15 dagar används denna senare möjlighet bara om avställningen gjorts i samband med ett ägarbyte.

Vad som avses med fordonsår respektive skattepliktig 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 §, dvs. den kortare karenstiden gäller bara under husbilens första tre år, vilket motsvarar den period då ett förhöjt koldioxidbelopp tas ut till följd av bonus–malus-systemet. 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 4 dagar får tillämpas.

Förslaget behandlas i avsnitt 5.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 mars 2021. Lagändringen avser alla personbilar klass II som omfattas av 2 kap. 13 § i den nya lydelsen, oavsett om de har blivit skattepliktiga för första gången före eller efter ikraftträdandet. En karenstid om 4 dagar ska gälla för fordonsskatt som avser tid efter den 28 februari 2021 om fordonet ställts av den 1 mars eller senare. Detta gäller även för husbilar som har en skatteperiod som löper över ikraftträdandetidpunkten.

Av *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser fortfarande gäller vid bestämmande av fordonsskatt för fordon som har ställts av i vägtrafikregistret före ikraftträdandet.

Av *tredje punkten* framgår att de äldre bestämmelserna i 2 kap. 13 § fortfarande gäller för fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet.

Sammanfattning av promemorian Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning

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 15-dagarsperioden ska fordonsskatt betalas från avställningsdagen i stället för från dagen för påställningen. Skatteverket föreslår att karenstiden sänks från 15 dagar till 4 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.

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.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har yttrat sig över promemorian: BIL Sweden, Husvagnsbranschens Riksförbund, Regelrådet, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Regelrådet, SCR Svensk camping, Skatteverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenskt Näringsliv, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Energigas Sverige, Föreningen Elbil Sverige, Föreningen Gröna Bilister, Konsumentverket, Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Naturskyddsföreningen, Statens energimyndighet, Svensk turism AB, Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO), Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenska turistföreningen, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Åkeriföretag, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Trafikanalys, Trafikverket, Visita och Vätgas Sverige.

Utöver instanserna på remisslistan har yttranden även inkommit från följande: Bildelsgrossisters Förening, Caravan Club of Sweden, Fordonskomponentgruppen (FKG) och Sveriges Fordonsverkstäders Förening.