

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter  
Alexandra Wingmark  
103 33 Stockholm

## Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning

### Sammanfattning

Transportstyrelsen ansluter i huvudsak till de bedömningar som framgår av promemorian.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget som innebär 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 2019 eller senare.

Transportstyrelsen anser det behövs ett förtydligande när det gäller föreslagen övergångsregel. Det är i nuläget oklart när karenstiden på fyra dagar ska börja tillämpas.

### Transportstyrelsens synpunkter

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

Transportstyrelsen tillstyrker förslag till ändring i 2 kap. 13 § vägtrafikskattelagen (2006:227). För att Transportstyrelsen ska kunna hantera den nya lagen behövs dock ett förtydligande när det gäller övergångsregeln.

I promemorian framgår det att *"Denna lag träder i kraft 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"*. Innebär övergångsregeln att lagen gäller berörda fordon som tas i trafik 1 mars 2021 eller senare? Eller innebär övergångsregeln att lagen gäller berörda fordon som har tagits i trafik före 1 mars 2021, men som registreras som avställda efter den 1 mars 2021?

### 3.2 Uppgifter om koldioxidutsläpp

Transportstyrelsen anser att beskrivningen av övergångsregeln som innebär att vissa typer av husbilar måste ta fram fordonets koldioxidvärde enligt NEDC för att få rätt beskattningsvärde inte stämmer. Övergångsregeln gäller inte husbilar då de är undantagna från EU:s CO<sub>2</sub> medelutsläppskrav som riktas mot fordonstillverkaren.

Anledningen till att även NEDC CO<sub>2</sub>värden ska anges på CoC-dokumentet för vissa fordonskategorier under övergångsperioden är på grund av detta CO<sub>2</sub> medelutsläppskrav. Om en husbil har ett NEDC CO<sub>2</sub> värde på CoC-dokument vid registrering är det alltså ett felaktigt CoC dokument.

## 4. Övervägande och förslag

Transportstyrelsen har noterat att det inte bara är personbilar som beaktas vid framtagande av den nya testmetoden WLTP. Förutsättningarna för alla kategorier av lätta fordon har utvärderats och beaktats när WLTP körmönstret tagits fram.

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

I promemorian förs ett resonemang om att fordonsskatt inte tas ut för den faktiska användningen av ett fordon utan är baserad på ägandet av fordon. Vidare anges att om husbilar beskattas för den faktiska användningen utgör det ett avsteg från den beslutande modellen. Och att det kan medföra ett tryck på att fler fordon ska beskattas utifrån den faktiska användningen, vilket över tid kan innebära en urholkning av grunderna för fordonsskatten. Transportstyrelsen känner inte igen den beskrivning som ges i promemorian i den delen. Fordonsskatt tas ut för fordon som är registrerade och påställda i vägtrafikregistret (om skatteplikt gäller för det aktuella fordonsslaget eller specifika fordonet). Om fordonet ställs av, det vill säga tas ur trafik och inte längre används, upphör skatteplikten. Vi ser därför ett behov av att man utvecklar resonemanget i promemorian i den delen för att det tydligare ska framgå vad som avses.

Av avsnittet framgår att det inte är möjligt att digitalt ställa på och av ett fordon under en och samma helg. Transportstyrelsen vill förtydliga att ett fordon kan ställas på och av under en och samma helg via Transportstyrelsens servicetjänster. Det sker dock ingen uppdatering av de skattemässiga konsekvenserna under helgen. En anmälan om av- och påställning kan anmälas via Transportstyrelsens servicetjänster under samma helg så länge inte påställningen anmäls med ett framåtdaterat datum före lördagen med ett datum som infaller under lördag eller söndag. Då kan inte fordonet anmälas som avställt via servicetjänsterna under helgen förrän

den framåtdaterade påställningen har uppdaterats med de skattemässiga konsekvenserna under måndagskvällens uppdatering.

Anmäler man av- eller påställning av ett fordon under den tidpunkt då systemet uppdateras (fredagskväll mellan ca 19.30–22.00) kan inte en ny anmälan om på- eller avställning tas emot förrän av- eller påställningen som gjordes under fredagskvällen uppdaterats med de skattemässiga konsekvenserna vilket sker under måndagskvällens uppdatering. Transportstyrelsen har manuella rutiner för att täcka upp för den systemmässiga bristen när behov uppstår.

I promemorian lyfts ett antal argument för varför karenstiden vid avställning inte ska slopas för de husbilar som promemorian avser. Bland annat anges att det skulle kunna betyda att man kan kringgå systemet eftersom fordonsskatt inte tas ut för avställningsdagen. Det resonemanget bygger på att fordonsskatt tas ut för ett helt dygn, och därmed bestämmelserna om avställning och påställning i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (FFRA). Om ett fordon ställs av anses det som avställt hela den dagen som avställningen gäller ifrån och inte del av dagen, d.v.s. inte från den tidpunkt (specifikt klockslag) den dagen som fordonet ställts av. Transportstyrelsen vill förtydliga att det inte finns något lagligt hinder för att ställa på och av ett fordon samma dag.<sup>1</sup> Däremot ska fordonsskatt tas ut för den tid fordonet varit påställt den aktuella dagen.<sup>2</sup> Att Transportstyrelsen har systemmässiga hinder för att ställa på och av ett fordon samma dag via servicetjänster, saknar betydelse. Det finns manuella rutiner hos Transportstyrelsen för att täcka upp för den systemmässiga bristen när behov uppstår.

### 5.7 Konsekvenser för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen bedömer att en kortare karenstid på fyra dagar kommer leda till en ökning av antalet på- och avställningar med ca 155 000 registreringar och därmed även en ökad belastning i vår ärendehandläggning i och med de systemmässiga bristerna i våra servicetjänster. Det finns dock stora osäkerheter i beräkningen av antalet påställningar som kommer att göras.

Vi bedömer att vi kommer att behöva pröva frågor om av- och påställning i allt fler ärenden än vad vi gör idag och att antalet in- och utbetalningar som kräver manuell hantering kommer att öka och således kostnaden för den hanteringen. Vi ser även ett behov av att löpande informera husbilsägare om

---

<sup>1</sup> Kammarrättens dom daterad 2004-03-01, Mål nr 3233-03, registreringsnummer GEG387

<sup>2</sup> Kammarrättens dom daterad 2004-03-01, Mål nr 3758-03, registreringsnummer GEG387

förändringen av karenstiden då den endast gäller under tiden som husbilen omfattas av bonus- malussystemet.

Sammantaget innebär detta att Transportstyrelsen ser att de beräkningar av tillkommande löpande kostnader för myndigheten som gjorts i utredningen är alltför låga. Vi har gjort en ny kostnadsberäkning där vi bedömer att de löpande kostnaderna kommer att uppgå till cirka 2-2,5 mnkr årligen. I beräkningen ingår, förutom kostnader för förvaltning och fler aviseringar, mertid för kundtjänst i form av samtal och manuell handläggning och mertid för vår utredningssektion. Kostnaderna kommer inte att rymmas inom befintlig anslagsram.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson, avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn och utredare Zandra Karlsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör