

Orättvis beskattning av husbilar

Konsekvenser för svensk husbilsindustri
och besöksnäring



**HUSVAGNSBRANSCHENS
RIKSFÖRBUND**

Husbilen, personbil klass II, är orättvist behandlad sett till skatteuttag. Den 2019 införda beräkningsmodellen för CO₂-beskattning enligt körcykeln WLTP innebar ett skatteuttag (miljöstyrning enligt bonus-malus) som är både oskäligt och oproportionerligt samt utan hänsynstagande till husbilens särart jämfört med andra fordonsslag.

Den orättvisa beskattningen av husbilen fortsätter



För att kompensera en del av denna orättvisa infördes 2021 nya regler för av- respektive påställning av max tre år gamla husbilar.

Parallellt med detta har dock malus i miljöstyrningssystemet bonus-malus skärpts i två steg, vilket inneburit att den möjliga skatteeffekt som förändrade regler för av- respektive påställning uttraderats. Istället

har det orättvisa skatteuttaget förstärkts.

Sverige är idag det enda EU-land som inte har en fordonsbeskattning som tar hänsyn till husbilens särart; ett fordon i första hand byggt för boende och med kort årlig körsträcka. Det tas inte heller någon hänsyn till att husbilen är ett klimatsmart val för familjesemestern eller att husbilen är ryggraden i den tillväxt drivande glesbygdsturismen.

HUSBILSKAMPEN ÄR EN intressentsammansatt kamp för en rättvisare beskattning av husbilen. Det är svårt att förklara varför en liten 3,5-tons husbil som kör 358 mil/år (enligt TRAFI 2021) ska ha ett högre skatteuttag än ett 66 tons timmerbilsekipage som körs 15 000 mil/år!

Bakom Husbilskampen står Husvagnsbranschens Riksförbund i samarbete med Svensk Camping, Caravan Club och Sveriges Fordonsverkstäders Förening.

Det tas inte hänsyn till att husbilen är ett klimatsmart val för familjesemestern. Det är svårt att förklara varför en liten 3,5-tons husbil som kör 358 mil/år ska ha ett högre skatteuttag än ett 66 tons timmerbilsekipage som körs 15 000 mil/år.



Det här är HRF



Husvagnsbranschens Riksförbund – HRF – är den samlande organisationen för svenska företag med anknytning till mobilt boende. Förbundet organiserar såväl tillverkare och importörer av husvagnar och husbilar som tillbehörs- och serviceföretag. Samtliga ledande företag inom sektorn är idag medlemmar i HRF.

I DAG FINNS EN en handfull tillverkare av husbilar i Sverige varav Kabe är den dominerande. Dessutom finns tillverkning av komponenter och tillbehör för husbilar av globala och börsnoterade mångmiljardföretag som Dometic och Thule.

SEKTORN HAR CIRKA 2 500 årsanställda inom tillverkning, försäljning och service av husbilar. Till detta kommer underleverantörer av komponenter till de svenska husbilstillverkarna och verkstäder som utför service av lätta transportfordon. Den årliga omsättningen uppgår till cirka 14 miljarder SEK enbart i Sverige.

2500

Husbilssektorn har cirka 2 500 års anställda inom tillverkning, försäljning och service.

14 Mdr

Den årliga omsättningen uppgår till cirka 14 miljarder SEK enbart i Sverige.



**HUSVAGNSBRANSCHENS
RIKSFÖRBUND**



Svensk husbilsnäring i korthet

14 Mdr

Den årliga omsättningen uppgår till
cirka 14 miljarder SEK enbart i Sverige.

2500

Husbilssektorn har cirka 2500 årsanställda
inom tillverkning, försäljning och service.



110 000

Antal registrerade husbilar i Sverige (cirka).



2 Mdr

Så mycket omsätter husbils-
gästerna enbart på svenska
campingar.



97 % använder sin husbil i
Sverige, enligt en undersök-
ning genomförd av Husbils-
destination Sverige. 49 % av
dessa använder den enbart i
Sverige.

10 000

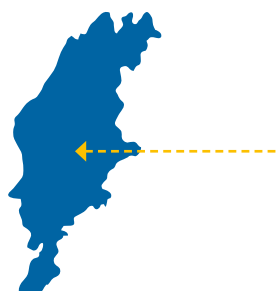
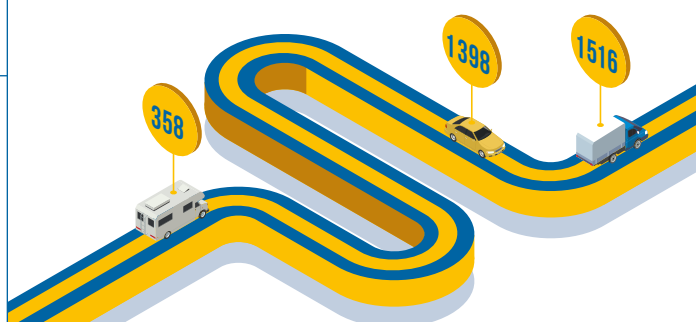
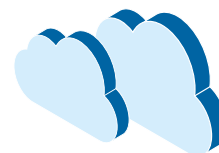
Antal personer som campingnäringen
i Sverige sysselsätter varav 80 procent är
säsonganställda.



500

Uppskattningsvis kan
500 arbetstillfällen
påverkas negativt av
nuvarande lagstiftning.

Antal körda mil per år för husbil,
personbil respektive lätt lastbil.

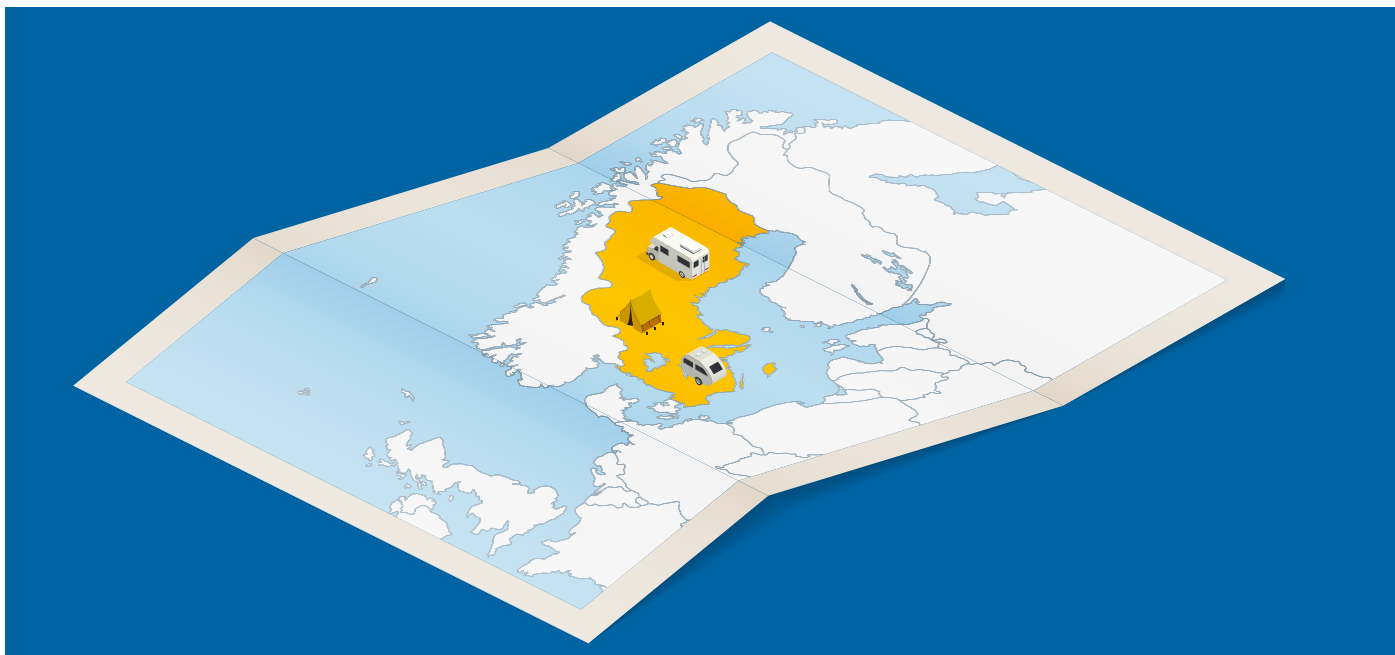


Gotland

har flest husbilar
per 10 000 invånare:
282 stycken.

Svenskarna är ett av Europas mest campingälskande folk. Per capita finns flest antal registrerade husvagnar i Europa, och på husbilssidan är vi nummer två efter Finland.

Campingnäringen i Sverige



Totalt finns cirka 300 000 registrerade husvagnar och 110 000 husbilar i Sverige. Branschen som helhet (tillverkare samt camping) omsätter i Sverige cirka 20 miljarder SEK årligen. Campingnäringen är av stor betydelse för besöksnäringen och sysselsättningen. Totalt sysselsätter den cirka 10 000 personer, varav nästan 80 procent är säsongsanställda. I glesbygd är campingplatserna viktiga för besöksnäringen, men de är även viktiga arbetsgivare då de ofta erbjuder unga deras första kontakt med arbetsmarknaden.

Enligt organisationen Hela Sverige ska leva svarar besöksnäringen för viktig landsbygdsutveckling. För dem är det betydelsefullt att förlänga säsongen, såväl vår som höst. Något som motverkas av husbilens orättvisa beskattning.

CAMPINGGÄSTER I SVERIGE beräknas spendera 7 miljarder SEK per år enligt en rapport från Resurs. Husbilsgästerna står för cirka 25 procent av övernattningarna, vilket innebär att de omsätter cirka 2 miljarder SEK per år i Sverige.

BRANSCHORGANISATIONEN, Svensk Camping, arbetar sedan några år tillbaka för att utveckla husbilen som en del av den svenska besöksnäringen. Detta arbete sker inom ramarna för projektet Husbilsdestination Sverige med en rad samverkande föreningar, organisationer och myndigheter inom camping och besöksnäringen. Prioriterade områden, utöver information, är att öka antalet ställplatser samt att delta i regional utveckling inte minst i glesbygd.

”En ny kundgrupp i form av den yngre barnfamiljen inträtt på marknaden.”

110 000

Antal registrerade husbilar i Sverige (cirka).

Det finns cirka 110 000 registrerade husbilar i Sverige. Registreringen av husbilar har ökat med mer än 300 procent sedan mitten av 00-talet. Tidigare registrerades dubbelt så många husbilar mot husvagnar, men efter införande av bonus-malus och WLTP 2019 halverades nästan nyregistreringarna av husbilar.

Husbilen i Sverige



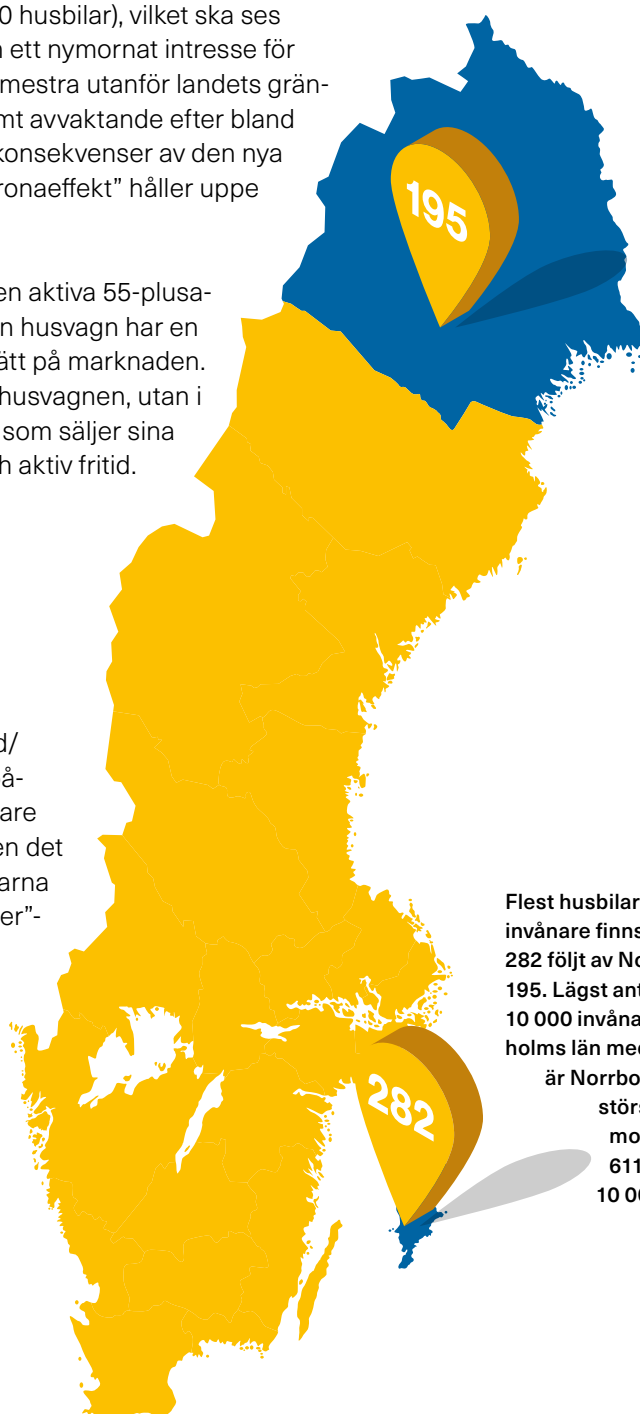
För 2020 och 2021 har nyregistreringstalen stabiliserats (cirka 4 000 husvagnar respektive ca 5 000 husbilar), vilket ska ses som en "coronaeffekt" och med den ett nymornat intresse för "Swemester" när det inte gått att semestra utanför landets gränser. Marknaden för husbilar är alltså avaktande efter bland annat införandet av bonus-malus och farhågor för konsekvenser av den nya beskattningen, samtidigt som tidigare nämnda "coronaeffekt" håller uppe registreringenstalen.

HUSBILEN HAR HISTORISKT varit en produkt för den aktiva 55-plusaren, men då det har skett en viss överströmning från husvagn har en ny kundgrupp i form av den yngre barnfamiljen inträtt på marknaden. Inflödet till husbilen har dock inte skett enbart från husvagnen, utan i hög grad även från tidigare båtägare och personer som säljer sina hus eller fritidshus för att satsa på en mer mobil och aktiv fritid.

"En ny kundgrupp i form av den yngre barnfamiljen har inträtt på marknaden."

HUSBILSANVÄNDANDET är också något av en stad/land-fråga. Likaså synen på mobilt boende. Detta påverkar attityden, synsättet på husbilen och dess ägare samt hur de behandlas i det offentliga samtalet. Men det går inte att bortse från den köpkraft som husbilsägarna representerar, som dessutom förstärks i "Swemester"-tider. I glesbygden är campingplatserna viktiga arbetsgivare, och per capita finns det överlag fler registrerade husbilar i glesbygdsområden än i storstäderna.

Enligt en undersökning är den genomsnittliga husbilsköparen en vanlig "Svensson" inom LO-kollektivet och bosatt utanför de tre storstadsregionerna.



Flest husbilar per 10 000 invånare finns på Gotland med 282 följt av Norrbotten med 195. Lägst antal husbilar per 10 000 invånare finns i Stockholms län med 48. För övrigt är Norrbotten det enskilt största länet sett till mobilt boende med 611 husvagnar per 10 000 invånare.

Husbilens klassificering i Sverige

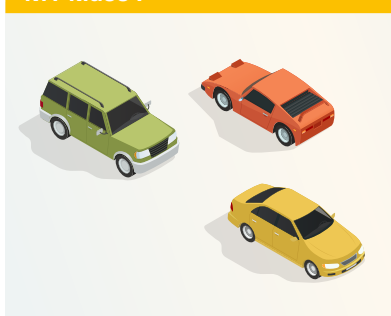


Husbilen, personbil klass II, är ett unikt och komplicerat fordon byggt i tre steg; basfordon, chassi och bodel. Beroende på sin särart, både som fordon och hur den framförs, undantas den från vissa lagkrav och regelverk. Personbilar registreras i Europa som motorfordon av kategori M1. I Sverige finns två klasser för personbilar, klass I och klass II. Dessa definieras i svensk lag, SFS 2001:559 2§.

SAMMANFATTNINGSVIS är ett M1 klass I-fordon ett motorfordon för i huvudsak persontransport men med maximalt åtta passagerare utöver förare. Ett motorfordon M1 klass II är ett motorfordon som är till för persontransport (likt klass I) men som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat för detta ändamål. (Näringsdepartementet, 2001:559).

EN HUSBIL ÄR i Sverige klassificerad som en personbil (M1) klass II.

M1 klass I



M1 klass II



Husbilars helfordons- typgodkännande



För att en husbil ska få tas i trafik används ett harmoniserat europeiskt regelverk för motorfordon. För ett M1-fordon krävs ett nationellt eller europeiskt typgodkännande.

Det europeiska ramverket för detta definieras genom ramdirektiv ECE 858/2018. Husbilar anses i detta vara av typen "specialfordon" som är etappvist godkända, vilket innebär att olika tillverkare står för olika delar i det totala fordonet. Basfordonet (Steg 1) med drivlina kan ha en tillverkare medan påbyggnaden kan vara tillverkad av en annan. Det finns olika typer av fordon som är etappvist godkända och husbilar har klassificerats som ett sådant.

UNDER Bilaga II Del III i 858/2018 anges vilka regelverk som ett M1 specialfordon ska uppfylla. Här hänvisas att kraven för utsläpp från motorn är antingen EU-förordning 715/2007 för LDV-fordon (Light Duty Vehicle) eller 595/2009 för HDV-fordon (Heavy Duty Vehicle). Vilket regelverk som skall användas beror på referensvikten för fordonet. Genom anmärkning G, Q och fotnot 1 i regelverket gäller att basfordonets krav kan användas. Det innebär att husbilen kan använda en LDV motor även om det färdiga fordonet överstiger referensviktsnivån.

TESTCYKELN ENLIGT WLTP är en global testcykel. Dock används variationer mellan världsdelar för att anpassa till skillnader i fordonsflottans sammansättning. Det görs även anpassningar avseende förhållandet mellan effekt och vikt på fordonen. Tester som gjorts på husbilars grundfordon är gjorda i klass 3b. Klass 3b är fordon med ett effekt/vikt-förhållande på över 34 W/kg och en topphastighet på över 120 km/h. Men om hänsyn tas till effekt/vikt-förhållande på färdiga fordon, skulle klass 2 användas för många fordon.

Körcykeln delas in i fyra faser, låg, medium, hög och extra hög. Dessa är framtagna för att simulera verklig körning i stadstrafik, tätort, landsväg respektive motorväg. Maximala hastigheten i testet är 131,3 km/h. Genomsnittligt CO₂-utsläpp och bränsleförbrukning beräknas på dessa fyra faser.

SAMMANFATTNING: Körcykeln WLTP tar inte hänsyn till husbilens särart, det är sällsynt att en husbil ens når upp till 120 km/h-gränsen för svenska motorvägar.

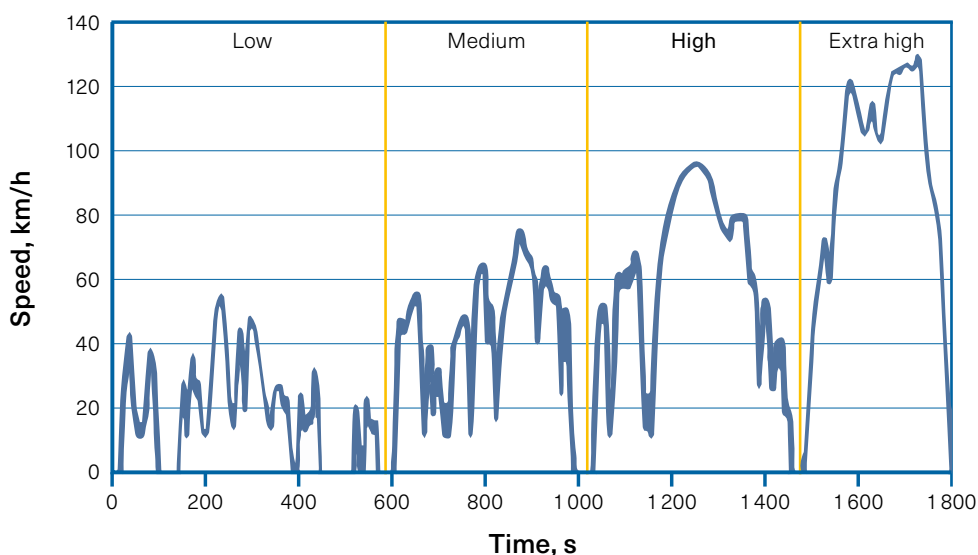


Figure 1. WLTC cycle for Class 3b vehicles



I de deklarerade underlag som HRF hittills har haft möjlighet att granska, så är utsläppen högre för cykel ett och två än för de sista.



Husbilsanvändaren – en högst vanlig "medelsvensson"



Hur ser den genomsnittlige husbilsanvändaren ut? Samarbetsprojektet Husbilsdestination Sverige genomförde i samband med 2019 års husvagns- och husbilmässa på Elmia i Jönköping en kundundersökning. Syftet var att kartlägga brukande och kundprofil på husbilsbrukaren.

Totalt svarade 460 familjer på olika frågor. Ur studien framkommer det bland annat att normalt brukas husbilen av ett par eller en familj med barn. Vidare använder 97 procent sin husbil i Sverige varav 49 procent av dem använder den enbart i landet, firar "Swemester". Vidare framgår att majoriteten av brukarna är medelinkomsttagare och kan räknas till LO-kollektivet.

97%

använder sin husbil i Sverige, enligt en undersökning genomförd av Husbilsdestination Sverige. 49 % av dessa använder den enbart i Sverige.

Ett klimatsmart semesteralternativ



När klimatpåverkan för semester diskuteras går det inte att ta hänsyn enbart till transporten, transportmedlets påverkan, utan ett mer korrekt helhetsmått är det samlade, totala, klimatavtryck som semestern innebär såväl upp- som nedströms. Det finns många studier och rapporter som visar på att husbilen är ett, jämförelsevis, klimatsmart val för familjesemestern. Med allt bättre motorteknik förbättras husbilens miljöprestanda och därmed reduceras klimatavtrycket ytterligare. Norska forskningsinstitutet, Østfoldforskning vid Högskolan i Fredrikstad, har genomfört en så kallad livscykelanalys av husbilen. I den har de jämfört husbilen mot andra populära semesterformer (Brekke, 2018). I forskningsstudien jämförs inte enbart transportens klimatpåverkan mellan olika semesterformer utan även hela klimatpåverkan under hela semestern.

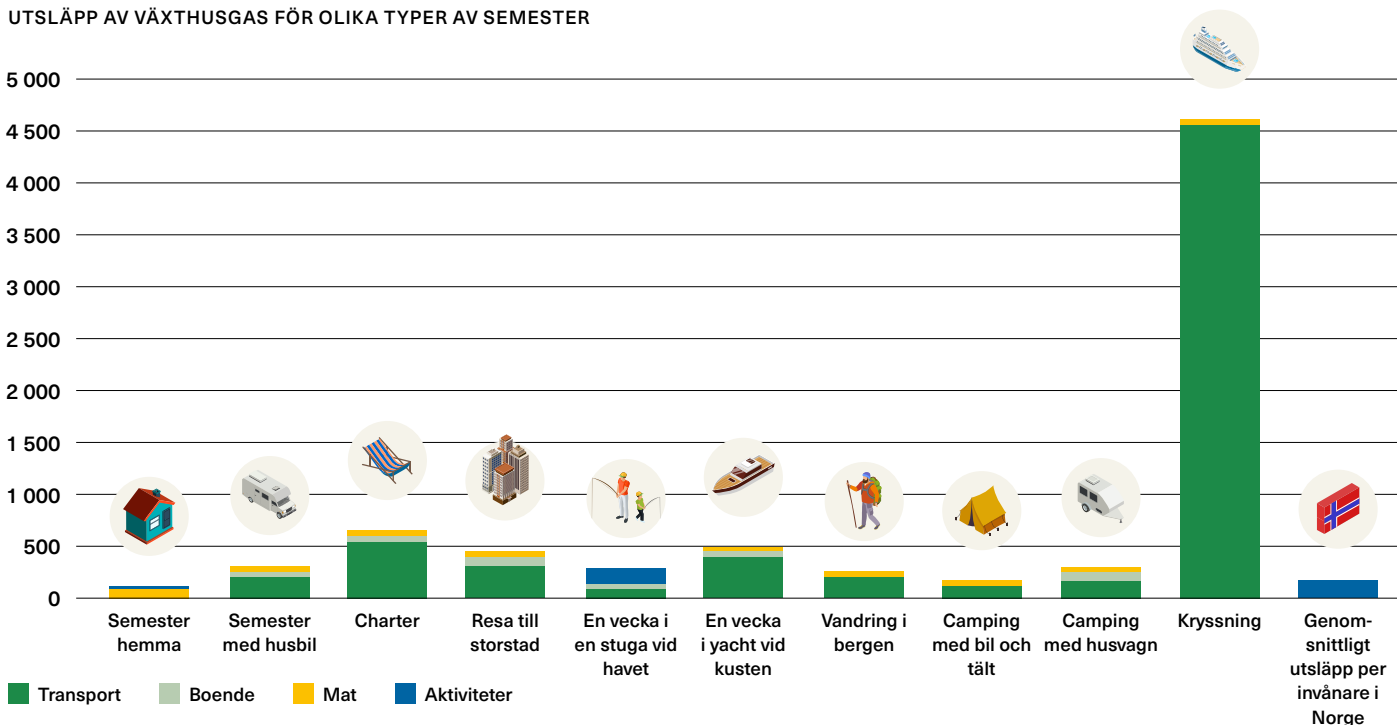
ETT ANNAT FORSKNINGSPROJEKT, som också jämför olika semesterformer ur ett miljö- och klimatperspektiv, är samarbetet mellan Chalmers Tekniska Högskola och Göteborgs Universitet kring räkneshurran Klimatsmart Semester (www.klimatsmartsemester.se). Detta projekt har genererat en beräkningsmodell, räkneshurra för publikt bruk, som jämför olika semesterformer med varandra. Variablerna är destination, antal personer, antal semester-

nätter samt transportmedel. Denna visar att man kan ta sig långt utanför landets gränser innan bilens CO₂-utsläpp är till nackdel. Dessutom är husbilens värden högt skattade i beräkningsmodellen. Reduktionsplikten har också inneburit att CO₂-utsläppen har sänkts ytterligare sedan dessa undersökningar genomförts.

”Slutsatsen är att husbilen, jämförelsevis, har en lägre/låg miljö- och klimatpåverkan än andra semesterformer så som charter, fritidsbåt, flyg till storstäder, kryssning med flera.”

SLUTSATSEN AV DESSA BÅDA forskningsprojekt samt en energiforskningsrapport från tyska IFEU, är att husbilen, jämförelsevis, har en lägre/låg miljö- och klimatpåverkan än andra semesterformer såsom charter, fritidsbåt, flyg till storstäder, kryssning med flera. Läger man in variabeln, barnfamilj med två vuxna och två barn, framstår husbilen som ett av de allra mest klimatsmarta och hållbara semesteralternativen

UTSLÄPP AV VÄXTHUSGAS FÖR OLIKA TYPER AV SEMESTER



Figur 1: Østfoldforskning klimatutsläpp semesterformer (per vecka)

Husbilar avgasgodkännande



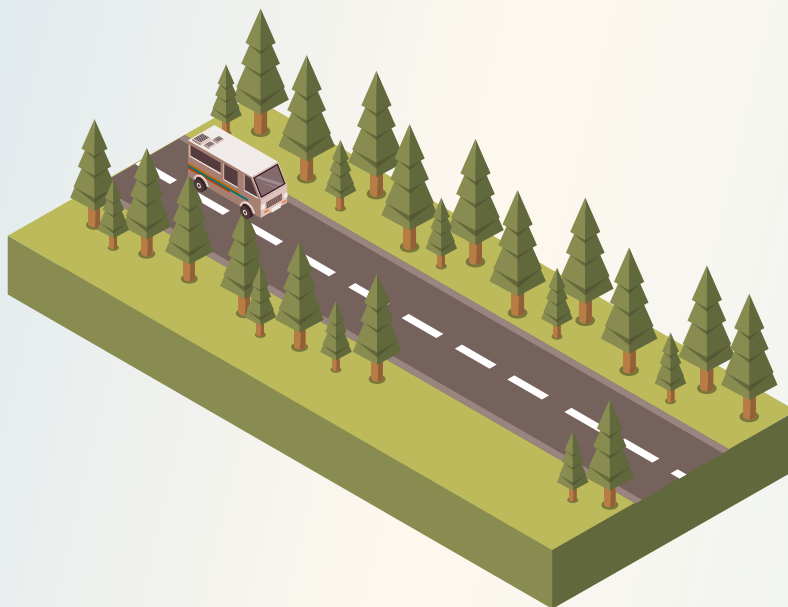
Historiskt har EU-förordning 715/2007 använts av en majoritet tillverkare för basfordonets godkännande. EU-förordning 692/2008 till 715/2007 ersattes på N1-fordon klass III och N2 den 1 september 2019 till EU-förordning 2018/1832 eller det som i dagligt tal brukar anges som WLTP/RDE-reglementet. I EU-förordning 692/2008 fanns inget krav eller möjlighet att testa etappvist godkända fordon avseende på utsläpp. Det som eventuellt angavs som utsläpp är grundfordonets, innan påbyggnad.

I OCH MED övergången till 2018/1832 anges att fordon av kategori N1 klass III eller N2 ska använda WLTP-testning för nya registreringar från 1 september 2019. Vidare anses att etappvist godkända fordon inte behöver göra testning för att fastställa utsläppen och förbrukningen, då de till sin natur är småserietillverkning av specialfordon. Istället ska basfordonstillverkaren bistå med en beräkningsmall för deklarering av CO₂-utsläpp och bränsleförbrukning. Vid beräkning ska ett antal faktorer användas. Det verkliga utsläppet och förbrukningen får sedan avvika med relativ stor marginal från det deklarerade.

ENLIGT EU-KOMMISSIONEN är avsikten med övergång från NEDC till WLTP-testning inte att den ska påverka skatteuttaget på fordon, utan den ska vara skatteneutral. Syftet är enbart att de deklarerade värdena ska överensstämma bättre med de verkliga utsläppen. (wltp Facts.eu, 2019).

FÖR BILAR MED en referensvikt över 2 610 kg kan HDV-regelverk istället användas. En stor del av husbilsflottan i Sverige har gått över till detta regelverk när den typen av motorer finns att tillgå.

Koldioxiddeklarering för skatteuttag



Husbilar kunde använda sig av avgasförordning 692/2008 fram till den 1 september 2019, efter det ska 2018/1832 användas. I 692/2008 fanns inget sätt att redovisa värdet på färdigt fordon. För att kunna göra

skatteuttag på personbilsclass II har Transportstyrelsen beräknat fram ett värde enligt modell "skälig grund". CO₂-utsläppet enligt denna beräkning har hamnat i storleksordningen 210–220 g/km. Detta har i sin tur inneburit ett skatteuttag i storleksordningen 14 000 SEK de första tre åren för en nyregistrerad husbil. Därefter går skatten ner till för husbilen mer skäliga cirka 6 500 SEK/år.

FÖR BILAR SOM ANVÄNDER WLTP avgasförordning blir utsläppsvärdet specifikt för respektive fordon. Utsläppsvärdena som idag redovisas ligger inom spannet 280–380 g/km för en "normal" husbil. Detta innebär skatter upp emot 35 000 SEK/år för de första tre åren för att sedan reduceras till 11 700 SEK/år i de värsta fallen.

FÖR SKATTEUTTAG används det deklarerade värdet för genomsnittlig förbrukning. Detta beräknas genom den genomsnittliga förbrukningen för de fyra tidigare presenterade faserna. HRF ställer sig frågande om detta verkligen är representativt för fordonet, husbilen. En husbil används

i huvudsak som bostad och transporteras generellt längre sträckor vid användande. Körcykel enligt, exempelvis, stadstrafik borde generellt inte vara representativt för fordonstypen, eftersom det av förklarliga skäl är sällsynt att husbilen körs i stadstrafik i någon större omfattning. De hittills deklarerade förbrukningsvärdena uppfattas generellt som högre än vad den verkliga förbrukningen är. Detta kan troligen förklaras av husbilens särart och skillnad i användande jämfört med en normal personbil. Vidare går det att ifrågasätta om det är representativt att testa en husbil upp till 130 km/h. Det är ytterst sällsynt att en husbil framförs i denna hastighet. Husbilen körs normalt etappvis 20–30 mil på landsväg för att sedan stå stilla några dagar.

FÖR BILAR SOM använder HDV-regelverk finns inga krav och möjligheter att deklarerar CO₂-utsläpp, utan dessa bilar kommer att beskattas enligt "skälig grund". Användandet av HDV-regelverk kan förefalla som lösning på beskattningsproblematiken, men det är inte en långsiktig lösning. Transportstyrelsens beräkningsgrund "skälig grund" är en avspeglning av NEDC-godkända fordon och skall arbetas om till att anpassas till WLTP-utsläpp. Skälig grund-beräkningen är nu under utredning för att anpassas till WLTP-värden. När denna kommer att implementeras är i nuläget inte fastställt.

Alternativa drivformer

I dagsläget finns inga kommersiellt gångbara elhusbilar. Det beror på att dieselmotorn är det mest bränsleeffektiva drivningsalternativet samt att viktgränser och körkortsregler styr marknaden. Dessutom är husbilstillverkarna hänvisade till vilka modeller av lätta transportbilar fordonstillverkarna tillhandahåller som basfordon.



Kabe, medlem i HRF, har haft initiala samtal med det strategiska programmet för Fordonsforskning och Innovation, FFI, kring ett pilotprojekt inom elektrifiering. En helelektrifiering är med nuvarande batteriteknik på grund av viktgränser och körkortsregler omöjlig. Däremot kan hybridteknik baserad på så kallad recharger-teknik vara en farbar väg. Dock är hybridteknikens framtidsutsikter inte de bästa.

En ytterligare försvårande omständighet är Transportstyrelsen avrådan, i november 2021, från att utöka dagens B-körkort behörighet till en höjd maxvikt på, enligt EU-förslag, 4250 kilo. Förslaget om höjd maxvikt är en del i den gröna omställningen av mobilitet- och transportsektorn.

I nuläget är Sverige enda nation som avstått från att höja viktgränsen för ett personbilskörkort.

SETT TILL REGELVERKET för miljöstyrningssystemet bonus-malus finns idag knappt några ekonomiska incitament för eldrivna husbilar eftersom ca 95 procent av de nyregistrerade husbilarna har ett

nypris på över 700 000 kronor inkl. moms. Att ersätta dieseln med HVO/Fame är dock ett möjligt vägval för att sänka CO₂-talen eftersom de flesta motorer klarar dessa drivmedel utan problem. Dock är, enligt Energimyndigheten, skattereduktion avgörande för att konsumenten ska välja dem framför diesel.

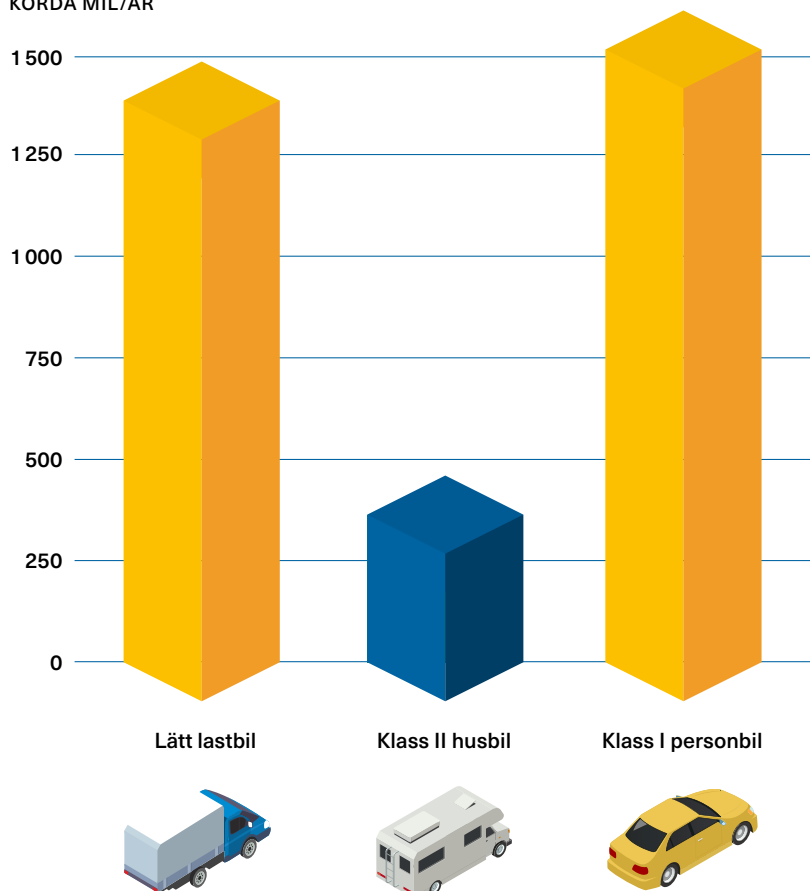
SVERIGE ÄR DET ENDA EU-LAND som tillämpar WLTP samt låter husbilen omfattas av ett bonus-malus-system. Enligt branschorganisationen CIVD:s Tax Guide Europe ställer Frankrike husbilen helt utanför bonus-malus-systemet, istället tas en lågt satt enhetsskatt ut eftersom husbilen betraktas som ett fritidsfordon.

Tyskland är den marknad som är mest jämförbar med den svenska. Skatten i Tyskland på jämförbara fordon är €440/år, vilket också ska ses som enhetsskatt.

Storbritannien är den enda marknaden i Europa där man infört beskattning enligt WLTP, men efter att ha konstaterat att den var negativt för såväl husbilsmarknaden/-industrin som besöksnäringen/konsumenter, rev underhuset 2020 upp beslutet. Skatten sänktes från £2 300/år till £200/år.

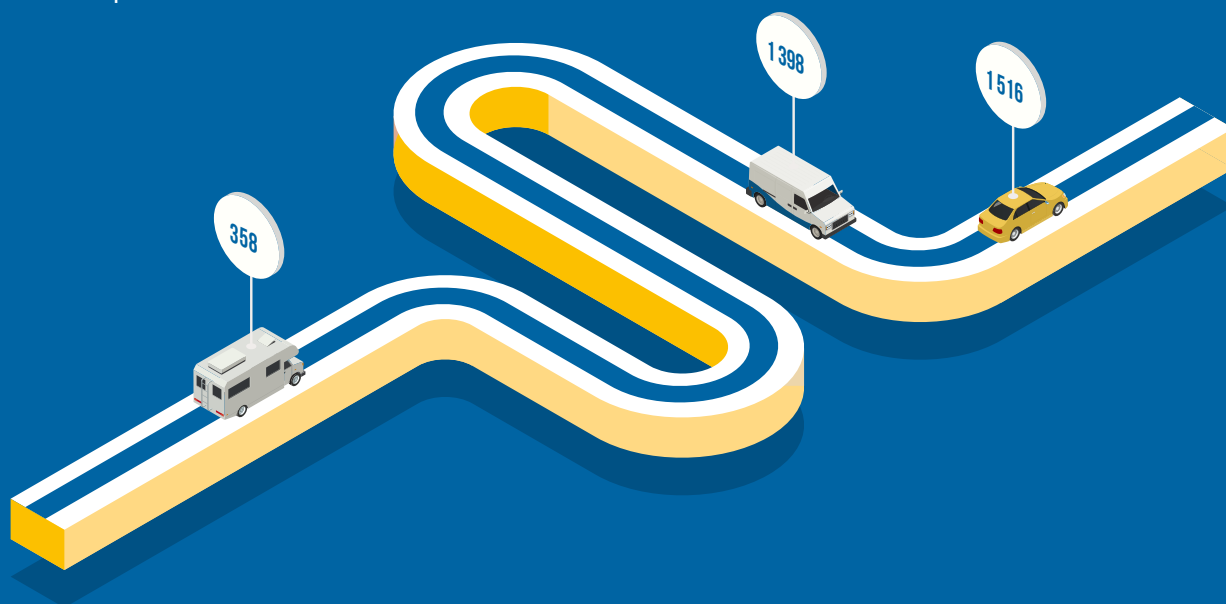
Hur brukas en husbil?

KÖRDA MIL/ÅR



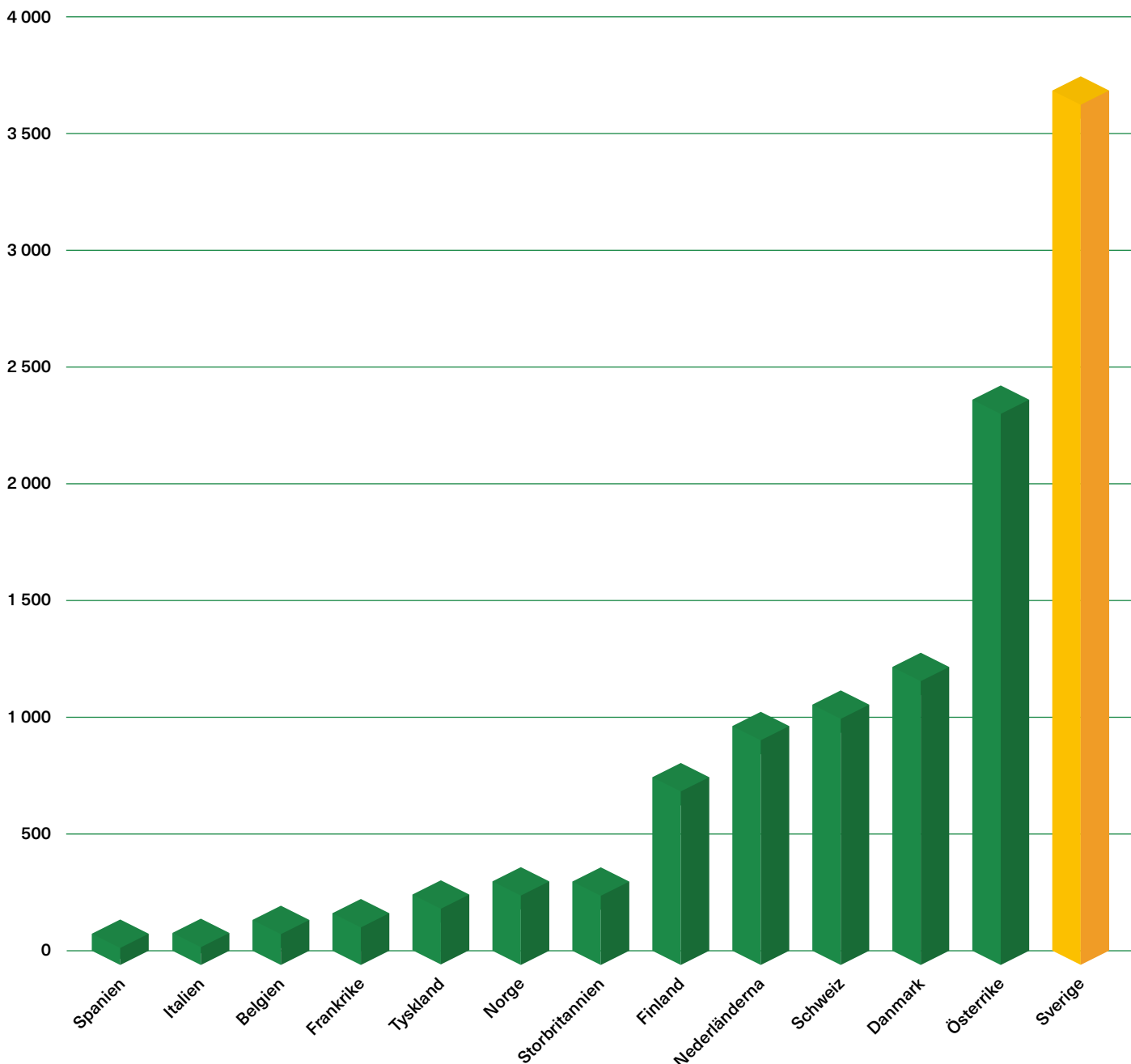
Skatteuttaget för en privatägd husbil sker på samma nivå som en kommersiell, företagsägd, lätt transportbil. Enligt statistik från TRAFA, Trafikanalys, var en husbil av årsmodell 2018 eller yngre i trafik 118 dygn under 2020. Under dessa 118 dagar kördes husbilen totalt 358 mil. Detta ska jämföras med att en kommersiell lätt transportbil var i trafik 365 dagar och kördes totalt 1 398 mil samt att dieseldrivna normala personbilar kördes 1 516 mil, enligt TRAFA. Flertalet av de kommersiellt använda fordonen och deras drivlina har dessutom lägre skatt eftersom de genomgått test enligt WLTP, jämfört med husbilen där godtycklighet råder på grund av svårigheter att sätta rätt värden trots samma motoralternativ. I de arbeten som föregått förändringarna av miljöstyrningssystemet bonus-malus, har vid upprepade tillfällen expertmyndigheter som Transportstyrelsen, Energimyndigheten och Konjunkturinstitutet i sina remissvar påpekat den orättvisa beskattningen av husbilen. Av samma uppfattning är en lång rad med andra remissinstanser. Motsvarande invändningar framkom vid införandet av CO₂-beskattning enligt WLTP.

Antal körda mil per år.



Årlig beskattning av nyregistrerade husbilar, personbil klass II 2021

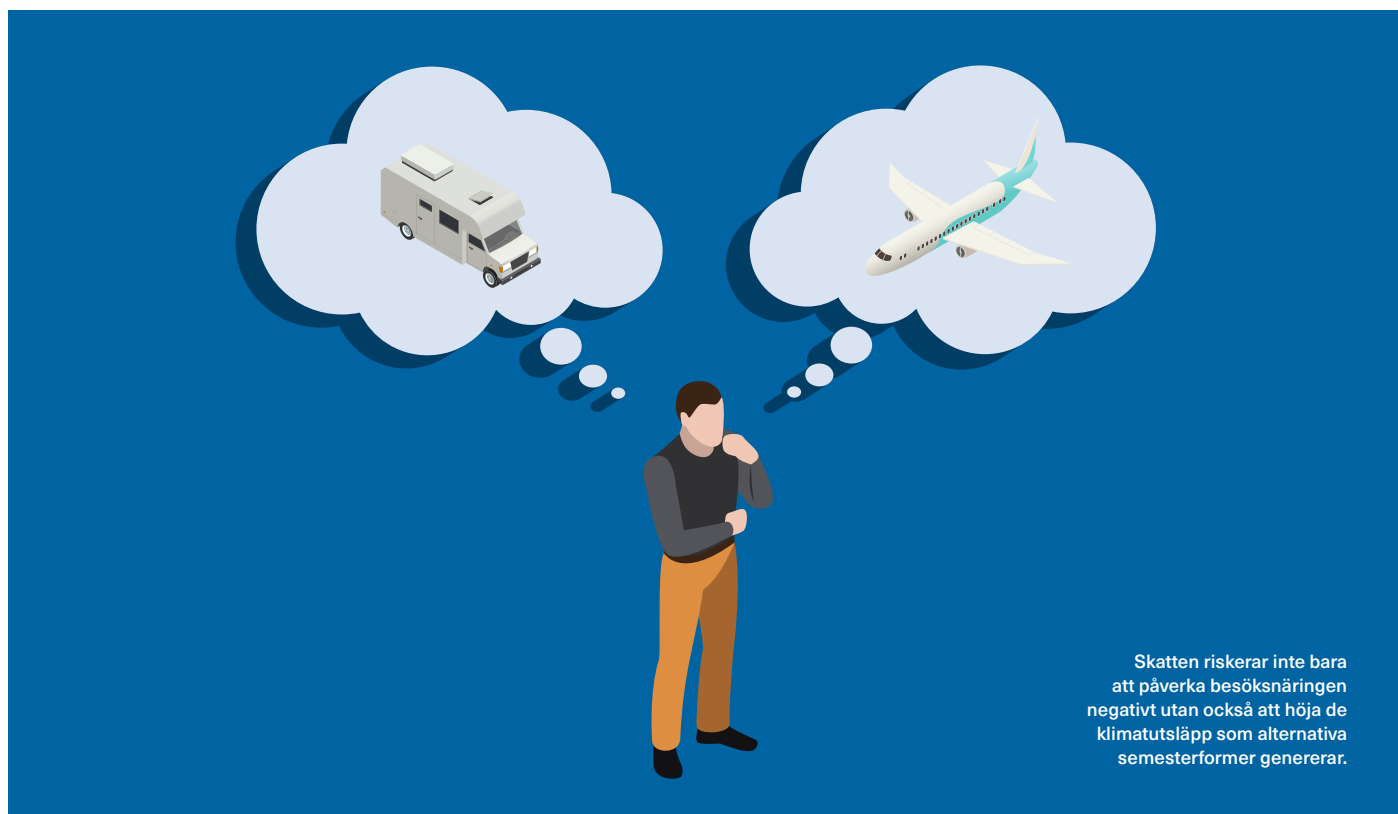
€



Branschföreningen CiVD:s uppdaterade skattesammanställning visar att det finns nästan lika många beräkningsmodeller för beskattning av husbilar som deltagande länder i kartläggningen. Dock finns det endast ett land tillämpar bonus-malus för miljöstyrning och CO2-beskattning enligt WLTP – Sverige.

Storbritannien tillämpade beskattning enligt WLTP under en kort tid 2020, men underhuset avskaffade den då den ansågs vara kontraproduktiv.

Källa: CiVD Tax Guide Europa 2022



Skatten riskerar inte bara att påverka besöksnäringen negativt utan också att höja de klimatutsläpp som alternativa semesterformer genererar.

Skattens konsekvenser för näringen och staten



Bortser man från "coronaeffekten" och "Swemester"-trenden 2020/2021, har den nya skatten, enligt WLTP, påverkat husbilssektorn mycket negativt. WLTP-året 2019 stördök nyregistreringarna. Det är HRF:s bedömning att den får negativa konsekvenser, såväl kommersiella som miljömässiga, på besöksnäringen vid en normalmarknad.

Detta riskerar inte bara att påverka besöksnäringen negativt utan även att höja de klimatutsläpp som alternativa semesterformer genererar. Alternativt kommer kunden istället för att köpa ett nytt fordon välja att importera ett tre år gammalt fordon från annat land. Då uteblir momsintäkter för staten och fordonen kommer att ha en sämre avgasreningsklass och sämre trafiksäkerhetsprestanda jämfört med ett nytt fordon av motsvarande modell inköpt i Sverige.

OM KONSUMENTERNA VÄLJER att införa begagnade husbilar i stället för att köpa fabriksnya husbilar i Sverige, innebär det uteblivna momsintäkter i storleksordningen minst 0,7 miljard SEK. (Med ett snittpris på 1 000 000 SEK blir momsutfallet 250 000 SEK per bil som införs som begagnad i stället för sålts som ny i Sverige.) Dessutom kommer ägarna av dessa införda husbilar att betala en årlig vägtrafikskatt som är lägre än vad ägarna av motsvarande svenskförsålda bilar idag betalar – således ytterligare sänkta skatteintäkter.

Konsekvenserna för svenska husbilstillverkare är svåröverblickbara, men vid införandet av WLTP tvingades landets största tillverkare till personalneddragningar.

Fyra argument för en rättvisare skatt på husbilar.

1

Husbil är en klimatsmart semesterform.

2

Risk för import som snedvrider konkurrens.

3

Momsbortfall för staten

4

Sysselsättningen påverkas negativt

HRF:s slutsats



HRF:s slutsats är att konkurrensen snedvrids av detta när importerade produkter med sämre miljö- och trafiksäkerhetsprestanda som endast används del av året kommer att favoriseras.

DETTA HAR DESSUTOM negativa konsekvenser för den svenska besöksnäringen och strider mot deras strävan om att förlänga säsonger för att utveckla såväl utländsk som inhemsk turism inte minst inom mobilt boende.

I spåren av coronasmittan och geopolitiska händelser spås även att sommaren 2022 kommer att präglas av "swemester". För familjesemester i Sverige och övriga Norden är husbilen ett av de klimatsmartaste och hållbaraste semesteralternativen.

HRF:s syn på beskattning av husbilar, personbil klass II



HRF hävdar att ytterligare höjningar av skatter som en följd av ändringar inom bonus-malus och vid införandet av regelsändringar från EU, som WLTP, riskerar att påverka en hel bransch mycket negativt.

Dessutom anser HRF att skatteuttaget på fordonstypen är oskälig och oproportionerlig jämfört med andra fordons-typer. Husbilens årsskatt kommer att bli markant högre än en tung lastbil. Därtill finns idag inga bonusfordon som går att använda till husbilsproduktion då detta omintetgörs av beloppsgränser, och om det skulle vara möjligt, av viktgränser för körkort.

Husbilen används inte i samma utsträckning som dess andra "kompisar" i skattelagstiftningen, men skattas på samma sätt (g/km). HRF anser att en korrigering ska göras i skattelagstiftningen där beräkningsformen för husbil, personbil klass II, korrigeras för att kompensera för dess mindre totala miljöpåverkan som färre körda mil och helt annat användningssätt än andra lätta transportfordon. Fordon som till skillnad från husbilar i regel ägs av juridiska personer med helt andra möjligheter till kostnadsavdrag än en privatperson.

HRF:S KRAV MED HUSBILSKAMPEN ÄR: En beskattning som tar hänsyn till husbilens verkliga särart som ett unikt fordon som i första hand är avsett för boende samt har en verklig körsträcka (358 mil/år enligt TRAFÄ) och körprofil

som kraftigt avviker från WLTP-modellen för personbilar. HRF:s beräkning är att detta motsvarar cirka 60 procent av nuvarande skatteuttag enligt WLTP. Alternativt: En beskattningsmodell, eftersom beräkning enligt WLTP är för instabil för att vara relevant, som istället utgår helt från att varje husbil är ett helt unikt och hantverksbyggt fordon som i första hand är avsett för boende. Alternativt: Att behålla dagens "skäliga grund".

EN YTTERLIGARE DIMENSION, som definitivt inte är att förringa, är de indirekta konsekvenserna som minskad efterfrågan, försäljning och bruk av husbilar innebär för sysselsättningen inom tillverkning, försäljning och underhåll. Uppskattningsvis kan uppemot 500 arbetstillfällen, minst 20 procent av näringen, påverkas negativt av nuvarande lagstiftning. Ett minskat bruk av husbil kommer även att påverka besöksnäringen negativt. Gemensamt finansierade projekt, investeringar, för att utveckla Sverige som husbilsdestination skulle över tid ses som bortkastade.

500

Uppskattningsvis kan uppemot 500 arbetstillfällen, minst 20 % av näringen, påverkas negativt av nuvarande lagstiftning.

Brett stöd till korrigering

MOT BAKGRUND AV framlagda fakta och rådande omständigheter yrkar HRF att de möjligheter som finns för korrigering av skatteuttaget används. Skatten i dess nuvarande form måste anses som "olycklig" för såväl bransch som konsument, ett synsätt som delas med Transportstyrelsen. En lång rad andra myndigheter, bransch- och intresseorganisationer har gett oss "rätt" i vårt arbete för en rättvisare beskattning av husbilen. Opinionskampanjen "Husbilskampen – för rättvisare beskattning av husbilar" drivs av Husvagnsbranschens Riksförbund i samarbete med branschorganisationerna Svensk Camping och Sveriges Fordonsverkstaders Förening, konsumentorganisationen Caravan Club samt ett antal andra klubbar och medlemsorganisationer inom husbil och mobilt boende.



**HUSVAGNSBRANSCHENS
RIKSFÖRBUND**

I SAMARBETE MED





KONTAKTA HRF

Jörgen Nyström,
Kanslichef
Benvedsvägen 19,
S-561 38 HUSKVARNA
+46 (0)703-65 40 99
info@husvagnsbranschen.se

Lars-Erik Hörmander
Ordförande HRF
0708 93 67 10
lars-erik@swemarketing.se



**HUSVAGNSBRANSCHENS
RIKSFÖRBUND**