



Rättvisare beskattning av husbilen

Husbilsbranschen vill ha en beräkningsmodell för fordonsskatt som tar hänsyn till husbilens särart som fordon. Skatteuttaget ska vara rättvist och eventuella förändringar förutsägbara.



I dag likställs fordonstypen med en lätt transportbil med ett diametralt annat användningsområde och årlig körsträcka vid beräkning av CO₂-beskattning enligt WLTP och miljöstyrning enligt malus-systemet.

Inom en snar framtid kommer ännu fler förändringar av beräkningsmodeller för uttag av fordonsskatt på husbilen som ska ses som ännu ett försök till ett nytt dråpslag riktat mot husbilsköpare och bransch. Detta måste stoppas!

HRF:s förslag

HRF har ett förslag som innebär en rättvisare beskattning och som kan innebära fortsatt tillväxt inom såväl husbilsbransch med tillverkare, underleverantörer, återförsäljare och serviceverkstäder som besöksnäringen framför allt på landsbygden. Enligt HRF kommer det även att innebära ett win-win-förhållande för bilägare, husbilsbranschen/ besöksnäringen och staten (genom moms när konsument köper en ny husbil i Sverige i stället för att importera en begagnad) samt klimatet (familjesemester i husbil är ett av de allra mest klimatsmarta semesteralternativen).

Bakgrund till förslaget

Husbilen, personbil klass II, har sedan 2010 varit utsatt för en mängd skatteförändringar. Vissa har varit planerade medan andra har tillkommit på grund av okunskap, bristande hänsynstagande, gällande fordonstypen. Skattens negativa påverkan på marknaden och för konsumtionen kunde tydligt ses vid införandet av bonus-malus (2018) tillsammans med WLTP-beskattning, (2019).

Marknaden sjönk kraftigt under några år tills att skatteuttaget vid av- och påställning av fordon förändrades samt att branschen ställde om motortypen så att "skälig grund" kunde användas för beräkning av skatteuttag.

Det innebär att i många fall har den årliga fordonsskat-

ten under de första tre åren efter detta varit i storleksordningen 13 000–16 000 SEK.

Nu arbetar Transportstyrelsen på en förändring av beräkningsmodellen för "skälig grund", vilket kommer att påverka branschen mycket negativt. Årsskatten på en husbil riskerar att gå från ovan nämnda till en skatt som baseras på tjänstevikten och kommer storleksmässigt hamna mellan 33 000–44 000 SEK. I figur nedan kan resultatet av Transportstyrelsens förslag studeras.

Skattens påverkan

Skatteuttaget på fordonstypen påverkar kraftigt viljan att konsumera husbilar. Detta syntes tydligt 2018–2019 då den svenska marknaden backade kraftigt, minus 42 procent, medan andra europeiska länder (som valde att hantera beskattningen av husbilar utifrån dess särart som något annat än en lätt transportbil för gods- och persontransport) hade tillväxt.

Förslag – neutralt skatteuttag med hänsyn till husbilens särart

Därför föreslår HRF att vägtrafikskattelagen förändras så att man tar hänsyn till särarten för fordonstypen. I grunden skattas husbilen på samma sätt som en personbil med dieselmotor. Enligt statistik från TRAFKA (Trafikanalys) så kördes 2021 i snitt dieselmotorer 1 490 mil och husbilar 539 mil. Dessa fakta ger vid hand att husbilen körs 36,2 procent av jämförbart fordons körsträcka inom samma skattelag, men betalar lika mycket i årlig skatt.

Branschens förslag är att de komponenter i skatten som härleds till att vara dieselrelaterade räknas ner till 36,2 procent. Husbilen betalar då proportionellt för de CO₂-utsläppen den släpper ut, men betalar inte för det den inte släpper ut. Vi kan kalla 36,2 procent för "index", ett årsindex som enkelt går att räkna fram genom samvägning av befintlig årsstatistik.

$$\text{Skatt} = \text{Grundbelopp} + (\text{koldioxidbelopp} + \text{bränsletillägg} + \text{miljötillägg}) * 0,36$$



Förslagets konsekvenser för skatteuttag

Resultatet enligt ovan gör att skatten under de första tre åren för en nyregistrerad husbil blir i någorlunda paritet med hur skatten i verkligheten har tagits ut under de sista åren. Branschen bedömer att denna nivå fungerar tillsammans med de karensregler som idag gör det möjligt att ställa av och på fordonen vid användande. Naturligtvis ser vi helst att Sverige går samma väg som andra EU-länder, det vill säga tar hänsyn till dess särart och undantar husbilarna från de ordinarie systemen för fordonsbeskattning. Ett sådant beslut skulle göra slut på den orättvisa beskattningen av fordonstypen.

Vad händer om inget görs?

Som formulerats tidigare är en hög skatt klart påverkande på konsumtionsviljan av fordonslaget. I stället för att köpa nya fordon ökar alternativa semesterformer som släpper ut mer CO₂ eller så ökar importen av äldre fordon med sämre trafiksäkerhets- och miljöprestanda än ett nytt.

Båda dessa alternativ blir kontraproduktiva och kostsamma för staten. Den största inkomstkällan för staten är momsintäkter. Att importera gamla fordon gör att momsintäkterna kommer att minska och utsläppen öka.

Att människor i stället väljer alternativa semesterformer kommer att påverka den inhemska turismen negativt. En stor del utav övernattningarna sker inom landsbygdsområden, där dessa dels kommer att förlora en inkomstkälla, dels negativt påverka ungdomars sommarjobbsmöjligheter. De undersökningar som gjorts påvisar också att de flesta andra semesterformer har högre klimatutsläpp än husbilar. Vilket gör att även utsläppen riskerar att höjas.

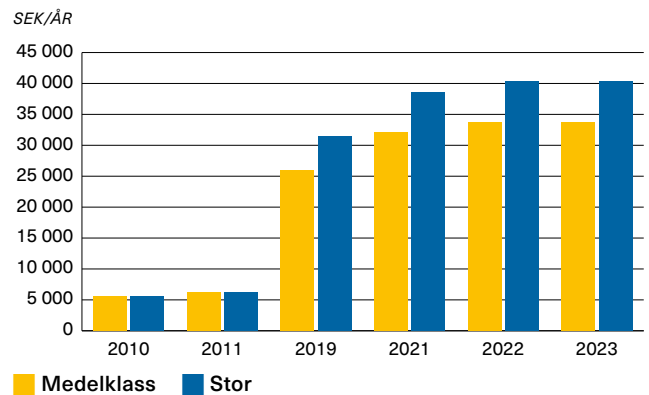
Oavsett vilket av dessa alternativ det blir, kommer det att påverka den inhemska produktionen och därmed sysselsättningen negativt. I Sverige finns tillverkare av husbilar och utrustning till dessa, men också återförsäljare och verkstäder som alla kommer att påverkas mycket negativt.

**Förstå vår oro och agera
– tänk om, tänk rätt!**

Kontaktperson:

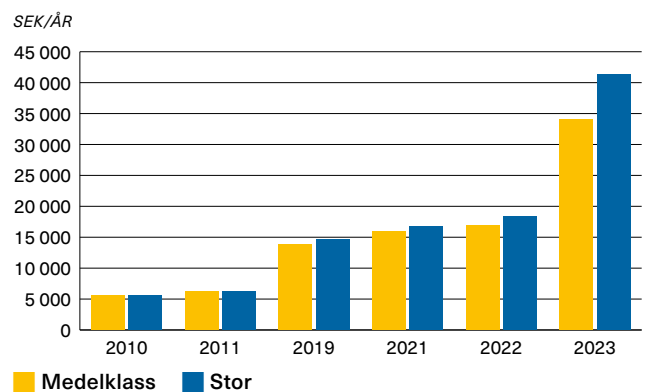
Per Nilsson, ordförande HRF
0706-31 73 26
nilssonper@live.se

BILAR UNDER WLTP



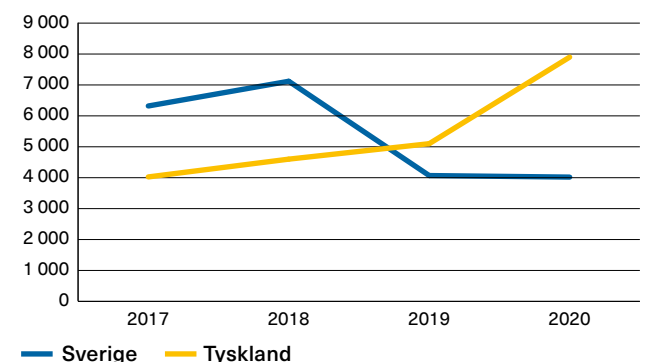
Skatteutvecklingen, i kronor, för nyregistrerade husbilar. 2019 infördes CO₂-beskattning enligt WLTP.

BILAR UNDER SKÄLIG GRUND



Vid en ny beräkningsmodell för skatt enligt "skälig grund" kommer fordonsskatten att raka i höjden och marginellt passera beräkning enligt WLTP och malus.

NYREGISTRERADE HUSBILAR SVERIGE/TYSKLAND



Införandet av skatt enligt WLTP hade mycket negativa konsekvenser för den svenska husbilsmarknaden jämfört med den tyska som har en "enhetsskatt" för husbilar.