



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

Remissvar: Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet; dnr Fi2020/04288

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 området är medlemmar.

Förbundet verkar bland annat för att utveckla sunda affärsprinciper i branschen till gagn för både näringsidkare och konsumenter. Förbundet arbetar också för att tillvarata branschens och campingmålgruppernas intressen gentemot myndigheter och andra organisationer. Att på olika sätt marknadsföra det mobila boendet som idé, är också en av förbundets viktigaste uppgifter.

Som branschorganisation för tillverkare, återförsäljare, serviceverkstäder och leverantörer inom mobilt boende deltar HRF, utifrån sina förutsättningar, i det gemensamma svenska arbetet med klimatmål och visioner för minskat fossilberoende samt färre skadade och dödade i trafiken.

Sammanfattning

HRF instämmer inte i den del av promemorian, stycke 6.3, som avser husbilar – personbil klass II – utan ser en fortsatt negativ särbehandling när det gäller beskattningen av husbilen, jämfört med andra fordonsslag i Sverige.

Förvisso utgör husbilen, med ett bestånd på drygt 100 000 fordon, endast en bråkdel av Sveriges vagnpark på 4,9 miljoner personbilar, men det är inte rättssäkert att på enbart antaganden basera kännbara – och orättvisa förändringar – som slår mycket hårt mot ett specifikt fordonsslag (husbilen), mot husbilsbranschen och, i viss mån, även mot den svenska besöksnäringen.

Relevanta fakta före antagande

Enligt vår mening är det viktigt att allsidigt belysa alla sidor i ett förslag för att undvika felaktigheter och uppenbara orättvisor.

I Finansdepartementets promemoria Fi2020/04288 antas husbilen vara ”påställd” under 50 dagar per år. Detta är ett antagande som utgår från att bilen ställs på varje gång som den ska köras och ställs av när den står stilla.

Avställningen kan vara hemma hos ägaren, men också under en längre eller kortare tidsperiod på en camping- eller ställplats – det vill säga att den är i fysiskt bruk. Ett beteende som för övrigt är framtvingat av den redan orättvisa beskattningen sett över ett helår. Att sedan ta detta som belägg för en fortsatt överbeskattning av husbilen måste ses som synnerligen godtyckligt och knappast rättssäkert.

Enkät ger annan bild

HRF:s generella uppfattning är att hänsyn måste tas till husbilens särart som fordon och hur den brukas.

Enligt den enkät bland husbilsägare som det myndighetsförankrade branschutvecklingsprojektet Husbilsdestination Sverige genomfört, uppger 39 procent att de använder sin husbil för övernattningar i mer än 49 nätter per år.

Förmodligen är det en siffra som är högre i år på grund av coronaeffekter och en renässans för swemestern.

Rättvis beskattning av husbilen

HRF:s uppfattning är att husbilen ska ha en adekvat och rättssäker beskattning som bygger på en viss form av förutsägbarhet. Det är inte långsiktigt hållbart för vare sig husbilsägare eller bransch när både bonus-malus-systemet och beräkningen av CO2-skatt enligt körcykeln WLTP präglas av godtycklighet och sker helt utan att hänsyn tas till husbilens särart som fordon.

Två alternativa vägar

HRF ser, i dagsläget, två alternativa vägar när det gäller husbilsbeskattningen:

1) En beskattning som tar hänsyn till husbilens verkliga särart som ett unikt fordon. Ett fordon som i första hand är avsett för boende, samt har en verklig körsträcka (688 mil/år enligt TRAFI) 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.

2) En beskattningsmodell som istället utgår från att varje husbil är ett helt unikt och hantverksbyggt fordon som i första hand är avsett för boende.

Avslutningsvis: I debatten brukar Frankrike framhållas som ett föregångsland när det gäller bonus-malus som styrmedel. Dock är det noterbart att husbilar undantas från det franska systemet, eftersom de i enlighet med sin särart som fordon klassas som specialfordon. Någon tanke på att tillämpa WLTP för beräkning av skatteuttag finns inte heller enligt den allra senaste rapporten från den europeiska husbilsindustrins samarbetsorganisation CIVD.

HRF ställer sina kunskaper och erfarenheter till Finansdepartementets förfogade för att finna en rättvisare beskattning av husbilar.

Med vänlig hälsning



Lars-Erik Hörmander, ordförande