

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

103 33 STOCKHOLM

viktor.berg@regeringskansliet.se

Remissvar från Husvagnsbranschens Riksförbund, HRF, gällande Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet Fi2021/03144

HRF anser att en grön omställning av mobilitets- och transportsektorn är nödvändig. Därför stöder vi det arbete som sker för att minska fordons- och transportsektorns CO2-påverkan. Men vi kan inte godta en orättvis behandling av Personbil klass II, husbil, som förslaget Fi2021/03144 innebär. Vi anser att förslagets konsekvensanalys är bristfällig. Skulle förslaget vinna kraft skadas inte bara svensk husbilsbransch med tillverkare, leverantörer, återförsäljare och verkstäder, utan även svensk besöksnäring. Förslaget innebär att ett av de mest hållbara semesteralternativen, husbilen, träffas av en beskattning som inte tar hänsyn till dess särart som fordon. Främst drabbas den viktiga glesbygdsturismen där husbilen spelar en stor roll.

Vårt remissvar i sammanfattning:

1. Det krävs en långsiktig och förutsägbar lagstiftning som bygger på konsekvensutredning och en djupgående analys av utfallet sett till fordonstyp och hur den brukas.
2. Att Personbil klass II, husbil, i befintlig skattelagstiftning likställs med en Personbil klass I är felaktigt och skapar inga incitament för övergång till alternativa drivlinor.
3. Vi begär en särlösning för Personbil klass II, husbil, alternativt att fordonstypen lyfts helt ut ur systemet.
4. Andra skatteändringar som berör Personbil klass II, husbil, gör att skatteuttaget blir orimligt och riskerar att leda till förödande effekter på svensk besöksnäring.
5. HRF:s reflektion och förslag är en rättvisare beskattningsmodell som tar hänsyn till husbilens särart som fordon.

Konsekvensutredning och analys

HRF anser att bonus-malus systemet inte är rättvist för alla fordonstyper som omfattas av det. I grunden är det ett problem att Personbil klass II, husbil, har blivit satt i ett system som inte harmoniserar med regelutvecklingen gällande utsläpp av CO2. Det beror på att det svenska regelverket för att skapa incitament för övergång till elektromobilitet inte är harmoniserat med EU:s i avseende för Personbil klass II, husbil. Något som riskerar att påverka utsläppen kontraproduktivt.

Därför anser HRF att Personbil klass II, husbil, behöver hanteras som en egen skatteklass inom ramen för bonus-malus, eller helt lyftas ut ur det. Det sistnämnda är att föredra för att undvika godtycklighet.

Om Personbil klass II, husbil, skall vara kvar inom bonus-malus systemet behöver regelverket anpassas till den gällande EU-lagstiftningen.

Fördjupning och utveckling av rättvisare beskattning av Personbil klass II, husbil

För att förklara HRF:s ståndpunkt i rubricerad regelskäpning, kan inte enbart denna remiss besvaras. Utan ytterligare ändringar behöver tas i beaktande för en rättvisare och mer förutsägbar beskattningsmodell. För Personbil klass II, husbil, finns nu tre förändringar på skattesidan som behöver tas under beaktande:

- Förändringar utav beräkningsmodell Skälig Grund
- Förändringar enligt budgetproposition 2022
- Förändringar enligt remiss Fi2020/03144

Förändring av beräkningsmodell Skälig Grund

Alla fordon som beskattas enligt CO₂-utsläpp men inte deklarerar CO₂-utsläpp, skall av Transportstyrelsen uppskattas till ett representativt utsläpp som används för beskattning. Detta görs genom en modell som Transportstyrelsen kallar Skälig Grund. Denna modell är nu under ombearbetning och kommer att få en stor påverkan för skatteuttaget för husbilar.

Husbilar har historiskt använt sig framför allt av LDV-typade personbilmotorer. Då dessa har typgodkänts enligt ett så kallat flerstegsförfarande har det historiskt inte varit möjligt att deklarerar CO₂-utsläpp. Vid uppdaterandet av LDV:s utsläppsreglemente skapades beräkningsmodeller för att deklarerar CO₂-utsläpp, något som gav en stor påverkan på skatteuttaget för husbilen. Denna beräkningsmodell benämns WLTP.

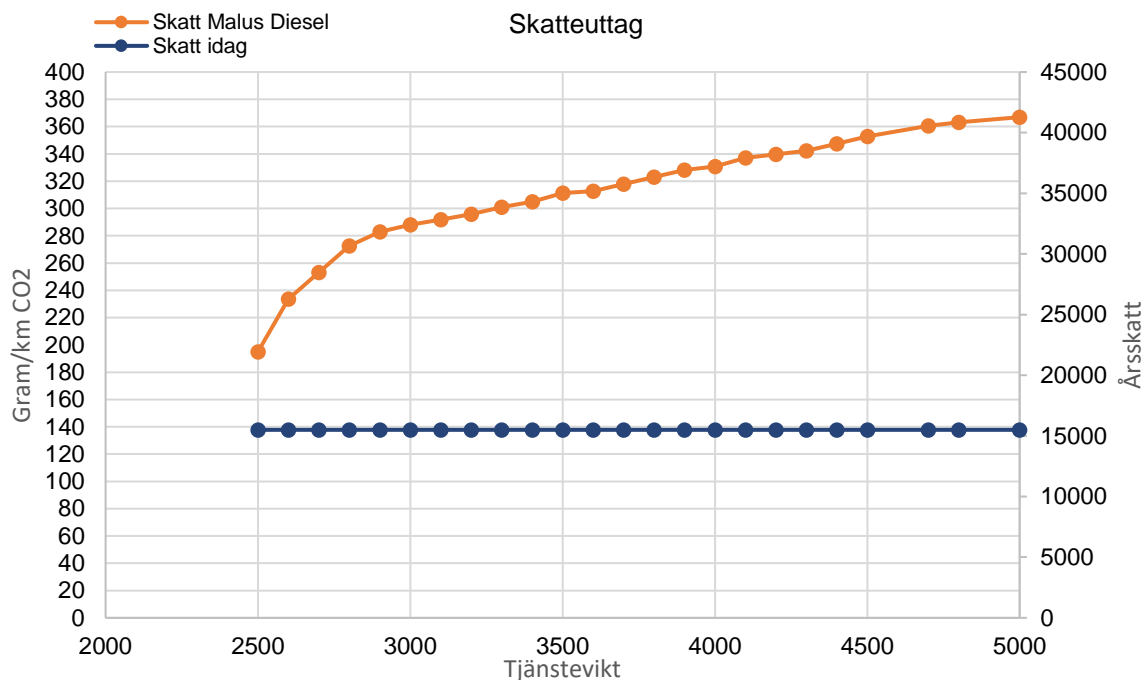
LDV-reglementet är i grunden tänkt för fordon med en referensvikt under 2650kg, medan för fordon över denna vikt är tanken att HDV-motorer, för tunga fordon, bör användas. I ramdirektivet får husbilen använda sig av LDV-motorer, även om referensvikten för det färdiga fordonet överstiger 2650kg. Detta innebär att husbilen kan använda sig av såväl LDV- som HDV-typgodkända motorer oavsett referensvikt över 2650kg.

För HDV-motorer finns ingen möjlighet att deklarerar CO₂-utsläpp enligt WLTP, utan dessa husbilar beskattas enligt beräkningsmodellen Skälig Grund.

Vid WLTP-införandet, då skatten på husbilen blev kraftigt påverkad, skedde en övergång på bred front till HDV-typade motorer. Idag sker väldigt liten registrering av husbilar med LDV-typade motorer.

Från Transportstyrelsen finns nu ett förslag att beräkningsmodellen Skälig Grund förändras och att modellen räknas upp för att motsvara WLTP-deklarerade utsläpp.

I snitt betalar idag en husbil en årsskatt på cirka 15 500 SEK (årsmodell 2022, 160hk, 2wd, aut.). Om HDV-motorer enligt förslaget beskattas enligt WLTP, blir skatten i stället mer differentierad med en skatt upp till 42 000 SEK på årsbasis. Den genomsnittliga husbilen kommer att få betala cirka 33 000 SEK, mer än en fördubbling jämfört med idag.



Förändringar enligt budgetproposition 2022

Enligt den förändring som är publicerad, men idag skjuten på framtiden, så skall ett maxpris för ett fordon för att det skall kunna få en bonus-utbetalning vara 700 000 SEK. Snitthusbilen kostar mer än dessa 700 000, så om detta blir gällande kommer det inte finnas några möjligheter att få ta del av bonusdelen i systemet. Husbilen skall enbart betala malus och inte vara berättigad till bonus.

Förändringar enligt Remiss Fi2020-03144

Den föreslagna ändringen har HRF inga synpunkter på när det gäller Personbil klass I.

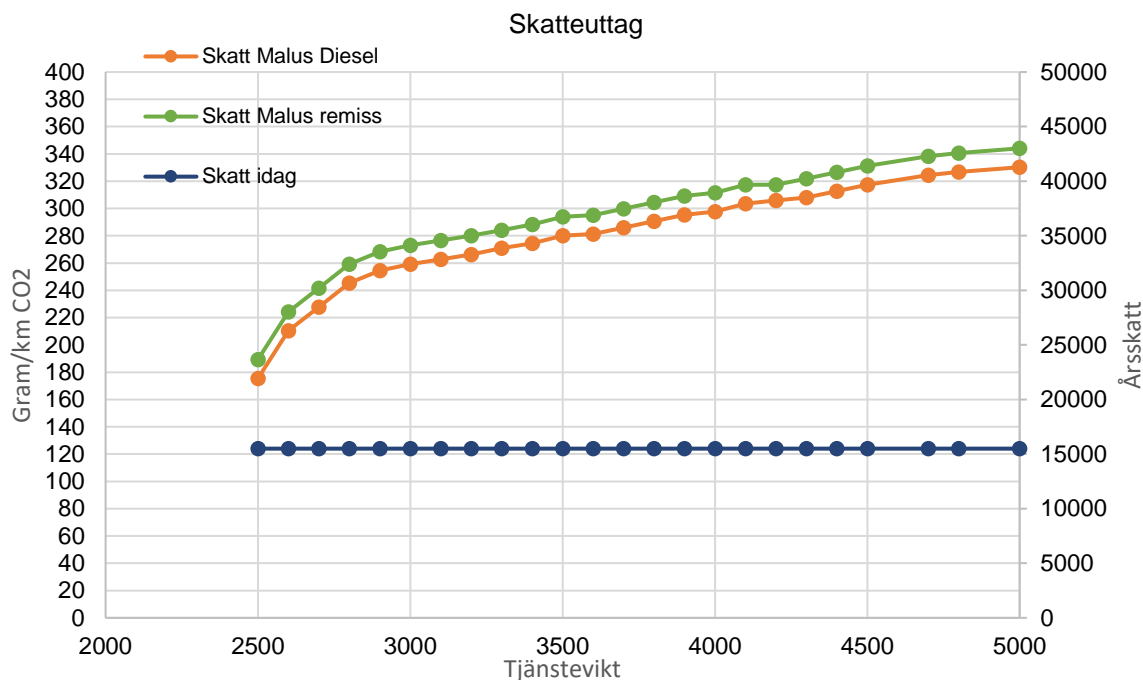
För Personbil klass II, husbil, finns inga möjligheter att nå dessa tal. Något som också EU har konstaterat och därför valt att inte ta med fordonstypen i den övergripande planen. Att Personbil klass II, husbil, i befintlig skattelagstiftning likställs med en Personbil klass I är felaktigt och skapar inga incitament för övergång till alternativa drivlinor. Personbil klass II, husbil, skall enbart betala malus, då utsläppsnivåerna inte är anpassade för fordonstypen, samt enligt liggande förslag, ej heller ha möjlighet till bonus.

Skattehöjningen på husbilen blir i siffror 1730 SEK per år.

HRF har därför konsekvent ställt krav på att hänsyn måste tas till husbilens särart som fordon sett till konstruktion och hur fordonet brukas.

Personbil klass II, husbil, årsskatt efter ändring av Skälig Grund samt enligt Remiss Fi2020/03144

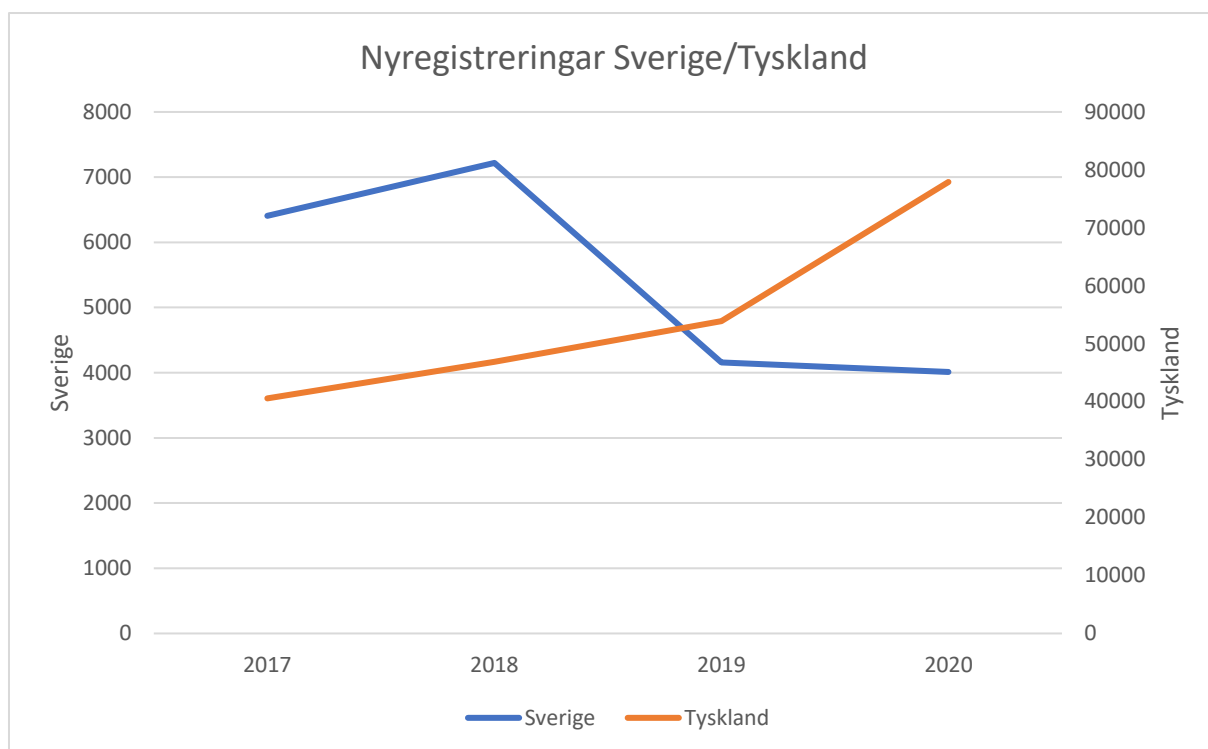
Förändringen enligt rubricerad remiss gör att Personbil klass II, husbil, i snitt kommer att få betala 1730 SEK mer per år. Den totala höjningen inklusive uppräknig av Skälig Grund blir mer differentierad. En snitthusbil betalar idag 15 500 SEK per år. Samma bil riskerar i framtiden att betala 34 571 SEK per år, om båda ändringarna blir verklighet.



Skattens påverkan på försäljningen

Personbil klass II, husbil, skatteuttag har under de senaste 15 åren förändrats ett flertal gånger. Sett till antalet registreringar på marknaden kan skattens påverkan på människors vilja att köpa fordon påvisas. Övergången till Bonus-Malus samt till WLTP-deklarering, gjorde att den svenska marknaden nästan halverades. Vilket ska jämföras med den tyska marknaden – med ett skatteuttag som tar hänsyn till husbilens särart - som växte under motsvarande period. Ända skillnaden mellan dessa två marknader, är att den skatteökning som riskerades, påverkade konsumtionsviljan kraftigt i Sverige. Den återhämtning som delvis skett beror framför allt på övergången till HDV-motorer med lägre beskattning, men också en pandemieffekt samt minskningen av karensdagar för av- och påställning.

HRF har vid upprepade tillfällen påpekat kravet på en långsiktig och förutsägbar skattelagstiftning och ett regelverk som är anpassat till fordonsslaget samt som tar hänsyn till dess särart. I nuläget skapar den felaktiga klassificeringen att jämställa Personbil klass II, husbil, med Personbil klass I godtyckliga och valhänta beslut. Beslut som skapar osäkerhet både bland bransch och konsument och långsiktigt verkar förödande för den svenska besöksnäringen.



Personbil klass II, husbil, totala miljöpåverkan

Bonus-Malus avser att premiera en övergång till fordon med lägre direkta CO₂-utsläpp. Skatteuttaget för fordon som faller inom denna ram tas ut enkom baserat på utsläppen med mätmetod g/km.

Ingen hänsyn tas till total körsträcka av fordonet. I Trafikas statistik anges att Personbil klass II, husbil körs i snitt under 700 mil per år medan dess likställande fordon (Personbil klass I, diesel) körs i snitt cirka 1700 mil per år. Skatteuttaget på dessa båda fordonstyper sker på samma sätt, innebärande att Personbil klass II, husbil, betalar ca 2,5 gånger mer i skatt.

Personbil klass II, husbil, är inte bara ett fordon för person- eller godstransport utan en semesterform där personer bor i fordonet. I undersökningar där total klimatpåverkan jämförs mellan olika semesterformer framstår husbilen som ett av de mer klimatvänliga sätten att semestra. Att beskatta Personbil klass II, husbil, så hårt som det nu finns risk för med föreliggande förslag, innebär att resultatet blir kontraproduktivt. Klimatutsläppen kommer att öka då andra semesterformer blir mer attraktiva, inhemsk produktion kommer att minska och arbetstillfällena och momsintäkter både från tillverkningsindustrin och besöksnäringen reduceras.

Det finns en stor förståelse för HRF:s kritik av den nuvarande och föreslagna beskattningen av Personbil klass II, husbil från berörda expertmyndigheters sida, men likväl kommer det ständigt nya förslag som inte tar hänsyn till husbilens särart som fordon. Inget annat EU-land är inte ens närheten av den överbeskattning som sker av Personbil klass II, husbil, i Sverige.

Från HRF:s sida vill vi ha en rättvis beskattning av husbilen.

Jönköping dag som ovan

Lars-Erik Hörmander

Lars-Erik Hörmander

Ordförande Husvagnsbranschens Riksförbund