



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

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

### **Vår verksamhet**

SCR Svensk Camping är branschorganisation för Sveriges camping- och stugföretagare. Vi stödjer våra medlemmars verksamhet genom affärs- och verksamhetsutveckling, nationell och internationell marknadsföring samt strategiskt arbete avseende branschens marknadsvillkor.

### **Våra medlemmar**

Våra medlemmar finns över hela Sverige. Här finns allt från små familjeföretag, till stora campingresorts och börsnoterade kedjor. Tillsammans tar de varje år emot mer än 1 miljon gäster.

### **Vi representerar Sveriges största semesterboende**

Under sommarsäsongen juni–augusti är cirka 42 procent av alla kommersiella gästnätter i Sverige på en campingplats. Med en marknadsandel på 55 procent är andelen internationella gäster som väljer boende hos våra medlemmar också i topp.

### **Vad vi gör**

Vi hjälper vår bransch och våra medlemmar att utvecklas.

Vi marknadsför vår bransch och våra medlemmar.

Vi förbättrar marknadsvillkoren för vår bransch och våra medlemmar.

Vi vill att vårt medlemsmärke ska vara ett säkert tecken på en utmärkt campingplats och starten på en bra upplevelse.

### **Sammanfattning**

SCR 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 även mot den svenska campingnäringen.

Enligt det förslag som skickats till lagrådet angående förkortad karenstid vid avställning, konstaterar man att husbilen skiljer sig från andra lätta fordon genom sin karaktär av fritidsfordon, som inte körs så



långt och att detta skall beaktas i skattelagstiftningen. Genom att bara ändra karenstiden, så oroas vi på SCR Svensk Camping för de konsekvenser detta får för campingföretagarna i Sverige. Genom att hantera frågan om husbilens särart skattemässigt med ändrad karenstid och inte ta i grundfrågan, den höga fordonsskatten, så riskerar man att minska antalet besök på Sveriges campingplatser genom att skapa en administrativ åtgärd som kommer att skapa hinder för spontana fritidsresor. Om man antar att Sveriges husbilsägare avstår en helg på grund av detta så innebär det ett intäktsbortfall på 40 miljoner för campingplatsen och 80 miljoner för det lokala näringslivet.

Gärna förkortad karenstid för husbilen, men framförallt en lägre fordonsskatt som tar hänsyn till husbilens särart som fritidsfordon.

### **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**

SCR: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 coroneffekter och en renässans för swemestern.

### **Rättvis beskattning av husbilen**

SCR: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 CO<sub>2</sub>-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 TRAFKA) 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.

Med vänlig hälsning

**Göteborg 24 november 2020**

**Peter Jansson/Tf VD**

**SCR Svensk Camping**

**Tel: 070-3473246**

**Mail: [peter.jansson@scr.se](mailto:peter.jansson@scr.se)**