

Transportstyrelsens kovändning i skattefrågan hotar knäcka husbilsbranschen

Övergången från den tidigare bränsledeklarationscykeln NEDC till den nya, och mer verklighetsanpassade, testcykeln (WLTP) har inneburit att det rått stor osäkerhet om hur detta kommer att påverka skatten på husbilar. Dessutom har direkt felaktig information lämnats från Transportstyrelsen, vilket påverkat många HRF-medlemmars beslut inför modellåret 2020.

I ett pressmeddelande på torsdagen uppger Transportstyrelsen att vissa husbilar, ca 95 procent av nybilsmarknaden enligt HRF:s beräkningar, ska vara testade enligt WLTP och beskattas efter detta värde.

De höjningar av skatten under de tre första åren som från början diskuterades var av den storleksordningen – över 100 procent – att den helt skulle slå undan benen för många av landets tillverkare, importörer och återförsäljare av husbilar.

HRF har därför, sedan början av året, satsat mycket kraft på att bearbeta politiker och andra befattningshavare – bland annat genom kampanjen "Husbilskampen" – och den 12 juli trodde alla att kampen var vunnen. Då skrev nämligen Ullabritt Andersson, verksamhetsspecialist på Transportstyrelsen, ett genmäle på en debattartikel från HRF i Göteborgs-Posten.

"Skatten på husbilar förändras inte" löd rubriken på hennes genmäle, och hon skrev bland annat: *När den nya lagstiftningen träder i kraft den 1 september förändras inte uttaget av fordonsskatt för husbilar. Det beskattningsgrundande koldioxidvärdet baseras alltså inte på WLTP-värdet. Det baseras på ett framräknat värde enligt beräkningsformler utifrån vägtrafikskattelagstiftningen, "skälig grund". Det beror på att systemet i dag är anpassat och utformat från ett ställningstagande som Skatteverket har gjort. Det innebär att beräkning av fordonsskatt för husbilar även fortsättningsvis utgår från "skälig grund", även om det finns ett angivet CO₂-värde.*

Ett klart och tydligt besked som fick stor medial spridning, och HRF:s medlemmar anpassade sin strategi inför modellåret 2020 enligt denna information.

Glädjen blev emellertid kortvarig då Monica Näslund, pressansvarig på Transportstyrelsen den 23 augusti – alltså endast en vecka innan de nya bestämmelserna ska träda i kraft – meddelade: *Från och med den 1 september 2019 ska vissa husbilar vara testade med en ny testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Detta värde kommer att ligga till grund för beskattning.*



**HUSVAGNSBRANSCHENS
RIKSFÖRBUND**

Transportstyrelsen har således gjort en kovändning i frågan, och konstaterar samtidigt att det inte är Transportstyrelsen, utan Finansdepartementet, som "äger" frågan och avgörandet ligger således på finansminister Magdalena Anderssons bord.

Redan nu har dock branschen börjat avisera neddragningar – bland annat har Sveriges största husbilstillverkare varslat 25 anställda om uppsägning. Även hos återförsäljare och leverantörer till husbilsbranschen diskuteras neddragningar för anpassningen av verksamheten som den nya verkligheten kommer att innebära.

Men branschen ger sig inte! Därför fortsätter "Husbilskampen" – bland annat med en press- och politikerträff den 11 september i samband med mässan på Elmia – och HRF ser med spänning fram emot den utredning av fordonsskatten som kommer att göras under hösten.