



Pressmeddelande från Husbilsklubben.se

Nya husbilsskatten – skadlig för både miljön, säkerheten och statens finanser

Den föreslagna skattehöjningen för malus-bilar, dit bland annat husbilar räknas, har mött starka reaktioner hos både branschen och husbilsägarna. Den nya beskattningen, grundad på WLTP-körcykeln, påverkar dessutom både miljön, säkerheten och statens finanser på ett negativt sätt.

Självklart skall vi husbilsägare ta vår del av ansvaret för miljön, men en förutsättning för att få acceptans är att beskattningen är logisk och rättvis i jämförelse med andra fordonsslag och inte – som i dagsläget – både ologisk och djupt orättvist. Idag drabbas nämligen en ny husbil, som enligt Myndigheten för Trafikanalys körs i snitt 688 mil om året, av en dubbelt så hög skatt som en stor och lyxig turistbuss med 55 säten eller en stor och tung lastbil som körs mer än 12 000 mil om året. Slår man ut skatten per körd mil, så blir jämförelsen ännu horriblare – från en dryg krona per mil för lastbilen och bussen till drygt 40 kronor för husbilen!

Utveckling som saknar motstycke

Skatteutvecklingen under de senaste åren för husbilar saknar dessutom motstycke. Låt mig ta ett konkret exempel:

En god väns husbil, som inregistrerades före halvårsskiftet 2018, har en årlig skatt på 6 474 kr/år.

När bonus-malus-systemet infördes 1 juli 2018 ökade skatten på en identisk bil med 133 % till 15 111 kr/år.

När sedan den WLTP-baserad beskattning infördes, blev det deklarerade CO₂-utsläppet 333 g/km. Detta resulterade i en skattehöjning med ytterligare 95 % de tre första åren, till 29 453 kr.

Den i budgetpropositionen nu föreslagna skattehöjningen kommer att ge en ytterligare ökning på 23 % år 2021, till 36 188 kr.

Det betyder att den som till våren köper en liknande bil som bilen i exemplet får betala 459 % högre skatt under de tre första åren, än den som köpte motsvarande husbil före den 1 juli 2018.

Mindre säkra

Konsekvenserna av den höga beskattningen ser vi redan genom att försäljningen av nya husbilar på den svenska marknaden sedan 2018 har halverats, medan resten av Europa visar på en stark ökning av nyregistreringarna.

Enligt företrädare för husbilsbranschen har däremot importen av äldre begagnade husbilar från kontinenten ökat markant de senaste 2 åren, vilket man bedömer vara en konsekvens av den ökade skatten.

Dessa äldre husbilar är inte bara sämre för miljön (de är i bästa fall utrustade med EURO 5-klassade motorer medan dagens moderna husbilar, som nu ”skattas bort”, har EURO 6-klassade motorer). Den ökade importen av äldre husbilar ger således, ur miljösynpunkt, ett helt förkastligt resultat!

De äldre husbilarna har dessutom sämre säkerhet – både aktiv och passiv.

Uteblivna momsintäkter

Att försäljningen av nya husbilar minskat med 50 % sedan 2018 innebär – lågt räknat – 3 000 ”förlorade” nybilsförsäljningar/år, och vid varje sådan förlorad försäljning förlorar svenska statskassan momsintäkter. Låt oss säga att snittpriset på en ny husbil är 800 000 kr, så innebär varje ”förlorad” husbil 160 000 kr mindre i moms till staten. Vid 3 000 bilar innebär detta 480 miljoner kr i mindre momsintäkter till staten per år, vilket med bred marginal överstiger de intäkter som staten får in med den nya beskattningen.

Till detta skall läggas de direkta och indirekta ekonomiska konsekvenserna som drabbar husbilsbranschen, men även besöksnäringen. Husbilsturismen är dessutom en turism som främst gynnar landsbygden, och som är helt avgörande för en del mindre orter i Sverige.

En särart

Som fordon betraktat utgör husbilen en särart, i och med att den är både bostad och fordon. Detta har man insett i övriga europeiska länder och skapat skattesystem som är både logiska och rättvisa.

Låt oss hoppas att våra politiker inser husbilens särart och den orimliga beskattningen, och tänker om och tänker rätt!

Bäst vore att, vilket bland annat Transportstyrelsen framförde i ett tidigt remissvar, exkludera husbilarna – dessa är lätt identifierbara i vägtrafikregistret – från bonus-malus-systemet och återgå till att basera husbilsskatten på ett CO₂-utsläpp beräknat enligt ”skälig grund”. Då skulle den svenska husbilsskatten hamna på ungefär samma nivå som i de flesta andra europeiska länder!

Leif Edström, ordförande Husbilsklubben.se

Presskontakt: Tommy Dynér, tommy.dyner@husbilsklubben.se

Fakta om Husbilsklubben.se:

Husbilsklubben.se (HBK) är Nordens största förening för intresserade av mobil turism, med över 30 000 registrerade användare. HBK driver ett forum med 87 000 trådar och över en miljon inlägg. Forumet har över 2 000 unika besökare per dag.

Mer information om skatteproblematiken hittar du på:

<https://www.husbilsklubben.se/articles/vad-%C3%A4r-avsikten-med-den-nya-skatten.1135/> och på: <https://husbilskampen.se/1-2/>

www.husbilsklubben.se/articles/vad-%C3%A4r-avsikten-med-den-nya-skatten.1135/ och på www.husbilskampen.se

Husbilen – ett klimatsmart och hållbart semesteralternativ

En studie – ”Hvor klimavennlig er det å ta med seg hytta på ferie?” – gjord 2018 av norske Østfoldforskning på oppdrag av Norges Caravanbransjeforbund viser at semester i husbil är bland de bästa alternativen ur miljösynpunkt:

https://norsus.no/wp-content/uploads/or_25_18_klimagassregnskap_bobiler.pdf

<https://www.caravanbransjen.no/aktuelt/klimarapport-viser-at-bobil-ma-fa-en-egen-avgiftsklasse>



HBK:s ordförande Leif Edström (Foto: Privat)