

Motion till riksdagen 2019/20:839

av **Marléne Lund Kopparklint och Pål Jonson (båda M)**

Rättvisare beskattning av husbilar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kombinationen av bonus–malus och WLTP-modellen för beskattning av husbilar, personbil klass II, så att det främjar branschen, klimatet och besöksnäringen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I Sverige finns det 100 000 registrerade husbilar och 290 000 husvagnar. Vi ligger i Europatoppen, och detta är ett tydligt bevis på att svenskarna älskar mobilt boende. När det gäller branschen camping, omsätter den ca 15 miljarder och ger jobb åt ca 10 000 människor, varav många unga bosatta på landsbygden som får sitt första arbete. Det finns tre husbilstillverkare och 141 återförsäljare. År 2017 var det 15,7 miljoner gästnätter runt om på de 500 campingplatserna och 233 uppställningsplatserna i landet.

Värmland ligger på fjärde plats över län där det finns flest antal företag och anställda i branschen. Det finns över 100 anställda, varav ca 90 är anställda i Kristinehamn. Totalt i länet omsätter företagen över en miljard.

Med de nya skattereglerna som trätt i kraft hotas hela branschen och man räknar med att omsättningen kommer att halveras samtidigt som man ser att många av de anställda kommer att få lämna sina jobb.

Fordonsskatten för husbilar, personbil klass 2, var från början viktbaserad, men efter övergången till koldioxidbaserad fordonsskatt den 1 januari 2011 blev fordonsskatten för motsvarande husbil höjd till ca 7 000 kr. Efter införandet av bonus–malus den 1 juli 2018 blev fordonsskatten fördubblad till ca 14 000 kr de tre första åren.

Den 1 september 2019 kom det nya fordonsskattesystemet, WLTP, som innebär minst ytterligare en fördubbling, där den nya årliga fordonsskatten de tre första åren kommer att ligga i intervallet 30 000–35 000 kr för de populäraste modellerna. De praktiska konsekvenserna av detta blir att det exempelvis är dyrare att äga och framföra en husbil än en timmerbil.

Branschen menar att den nya beräkningsmodellen inte tar hänsyn till husbilens särart som ett fordon i första hand avsett för boende samt att den körcykel som är underlag är både irrelevant och otillförlitlig, rättsosäker.

En husbil som körs i snitt 688 mil/år med en bränsleförbrukning på ca 1 liter/mil får en fordonsskatt på ca 30 000–35 000 SEK/år, medan en timmerbil med en totalvikt på 28 000 kg som körs i snitt 15 000 mil/år med en bränsleförbrukning på 4–5 liter/mil ligger på 13 500 SEK/år (källa: Sveriges Åkeriföretag samt Trafikanalys).

Detta system kommer med stor sannolikhet att innebära en kraftig försäljningsnedgång för husbilar i Sverige och ha negativ påverkan på besöksnäringen. Det kommer troligtvis att skapa högre klimatutsläpp genom att människor kommer att välja andra alternativ att semestra på. Enligt räkneseurran ”Klimatsmart semester” är husbilssemester med 4 personer i Sverige ett mycket klimatsmart alternativ.

Om man jämför med charter- och flygresor har husbilen ett synnerligen modest CO₂-avtryck och kan heller inte jämföras med tunga lastbilar. Människor kommer också förmodligen att i större utsträckning välja privatimporterade begagnade husbilar som har högre utsläpp och som också innebär uteblivna momsintäkter. Jobb riskerar att försvinna från Värmland och övriga Sverige. Redan har 25 personer anställda vid Kabes fabrik i Tenhult utanför Jönköping varslats om uppsägning.

Kombinationen av bonus–malus och WLTP-modellen för beskattning av husbilar, personbil klass II, har i sin nuvarande utformning, när den inte tar hänsyn till husbilens särart, förödande konsekvenser för svensk husbilsindustri och handel, konsumenter och husbilsägare samt svenskt näringsliv.

Marléne Lund Kopparklint (M)

Pål Jonson (M)