

# Ökning av husbilsskatt efter förändring av EU:s emissionsreglementen

## Konsekvenser för svensk husbilsindustri och besöksnäring

*Husvagnsbranschens Riksförbund (HRF) ser med oro på den nya beräkningsmodellen enligt WLTP för skatteuttag på husbilar, personbil klass II. I modellen, som började att gälla den 1 september 2019, jämförs en liten 3,5-tons husbil, personbil klass II, skattemässigt med en tung 16-tons lastbil. HRF vill se en korrigerande till ett skäligt och proportionerligt skatteuttag som tar hänsyn till husbilens särart, därför driver vi Husbilskampen. Den skatteneutralitet som enligt EU-kommissionen ska eftersträvas vid övergången från en beräkningsmodell till en annan för skatt gäller således inte för husbilar i Sverige efter 1 september 2019.*



**HUSVAGNSBRANSCHENS  
RIKSFÖRBUND**

**H**usvagnsbranschens Riksförbund – HRF – är den samlade organisationen för svenska företag med anknytning till mobilt boende. Förbundet organiserar såväl tillverkare och importörer av husvagnar och husbilar som tillbehörs- och serviceföretag. Samtliga ledande företag inom sektorn är idag medlemmar i HRF.

**IDAG FINNS EN** handfull tillverkare av husbilar i Sverige varav Kabe är den dominerande. Dessutom finns tillverkning av komponenter och tillbehör för husbilar av globala och börsnoterade mångmiljardföretag som Dometic och Thule.

**SEKTORN HAR CIRKA** 5 000 årsanställda inom tillverkning, försäljning och service av husbilar. Till detta kommer underleverantörer av komponenter till de svenska husbilstillverkarna och verkstäder som utför service av lätta transportfordon. Den årliga omsättningen uppgår till cirka 13 miljarder SEK enbart i Sverige.

---

**5 000**

Husbilssektorn har cirka 5 000 årsanställda inom tillverkning, försäljning och service.

---

**13 Mdr**

Den årliga omsättningen uppgår till cirka 13 miljarder SEK enbart i Sverige.

---

# Campingnäringen i Sverige

*Svenskarna är ett av Europas mest campingälskande folk. Per capita finns flest antal registrerade husvagnar i Europa, och på husbilssidan är vi nummer två efter Finland.*

**T**otalt finns cirka 290 000 registrerade husvagnar och 105 000 husbilar i Sverige. Branschen som helhet (tillverkare samt camping) omsätter i Sverige cirka 20 miljarder SEK årligen.

Campingnäringen är av stor betydelse för besöksnäringen och sysselsättningen. Totalt sysselsätter den cirka 10 000 personer, varav nästan 80 procent är säsongsanställda. I glesbygd är campingarna viktiga för besöksnäringen, men de är även viktiga arbetsgivare då de ofta erbjuder unga deras första kontakt med arbetsmarknaden.

**CAMPINGGÄSTER I SVERIGE** beräknas spendera 7 miljarder SEK per år enligt en rapport från Resurs. Husbilsgästerna står för cirka 25 procent av övernattningarna, vilket innebär att de omsätter cirka 2 miljarder SEK per år i Sverige.

**BRANSCHORGANISATIONEN** SCR Svensk Camping arbetar sedan några år tillbaka för att utveckla husbilen som en del av den svenska besöksnäringen. Detta arbete sker inom ramarna för projektet Husbilsdestination Sverige med en rad samverkande föreningar, organisationer och myndigheter inom camping och turism. Prioriterade områden, utöver information, är att öka antalet ställplatser samt att delta i regional utveckling inte minst i glesbygd.

## 105 000

Antal registrerade husbilar i Sverige.

## 10 000

Antal personer som campingnäringen i Sverige sysselsätter.

## 2 Mdr

Så mycket omsätter husbilsgästerna enbart på svenska campingar.



# Husbilen i Sverige

Det finns cirka 105 000 registrerade husbilar i Sverige. Registreringen av husbilar har ökat med mer än 300 procent sedan mitten av 00-talet. Tidigare registrerades dubbelt så mycket husbilar mot husvagnar men efter införande utav Bonus-Malus och WLTP har registreringarna nästan halverats på husbilar.

**V** arje år nyregistreras numera drygt 4 000 husbilar, men marknaden är alltså avaktande efter bland annat införandet av bonus-malus och farhågor för konsekvenser av den nya beskattningen.

**HUSBILEN HAR HISTORISKT** varit en produkt för den aktiva 55-plusaren, men då det har skett en viss övergång från husvagn har en ny kundgrupp i form av den yngre barnfamiljen inträtt på marknaden. Inflödet till husbilen har dock inte skett enbart från husvagnen utan i hög grad även från tidigare båtägare och personer som säljer sina hus eller fritidshus för att satsa på en mer mobil och aktiv fritid.

**HUSBILSANVÄNDADET** är också något av en stad/land-fråga. Likaså synen på mobilt boende. Detta påverkar attityden. I glesbygden är campingarna viktiga arbetsgivare, och per capita finns det över lag mer registrerade husbilar i glesbygdsområden än i storstäderna.

Flest husbilar per 10 000 invånare finns på Gotland med 258 följt av Norrbotten med 184. Lägst antal husbilar per 10 000 invånare finns i Stockholms län med 43. För övrigt är Norrbotten det enskilt största länet sett till mobilt boende med 608 husvagnar per 10 000 invånare.

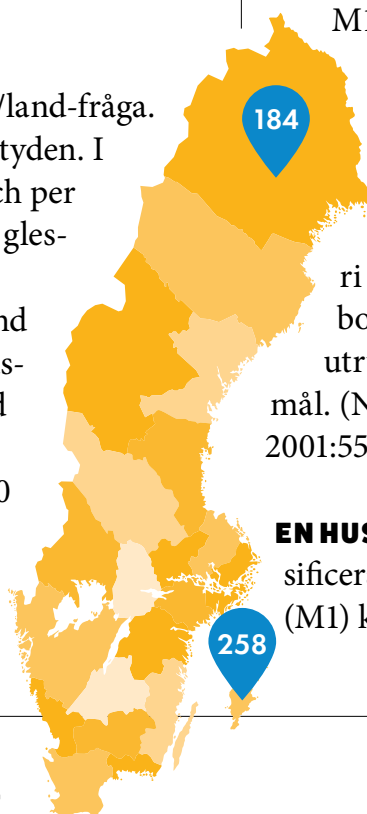
Gotland har flest husbilar per 10 000 invånare (258). Norrbotten kommer på andra plats (184).

## Husbilars klassificering i Sverige

**P** ersonbilar registreras i Europa som motorfordon av kategori M1. I Sverige finns två klasser för personbilar, klass I och klass II. Dessa definieras i svensk lag, SFS 2001:559 2§.

**SAMMANFATTNINGSVIS** är ett M1 klass I-fordon ett motorfordon för i huvudsak persontransport men med maximalt åtta passagerare utöver förare. Ett motorfordon M1 klass II är ett motorfordon som är till för persontransport (likt klass I) men som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat för detta ändamål. (Näringsdepartementet, 2001:559)

**EN HUSBIL ÄR** i Sverige klassificerad som en personbil (M1) klass II.



## Husbilars helfordons-typgodkännande

**F**ör att få tas i trafik används ett harmoniserat europeiskt regelverk för motorfordon. För ett M1-fordon krävs ett nationellt eller europeiskt typgodkännande. Det europeiska ramverket för detta definieras genom ramdirektiv EU 2007/46. Husbilar anses i detta vara av typen ”specialfordon” som är etappvist godkända, vilket innebär att olika tillverkare står för olika delar i det totala fordonet. Basfordonet (Steg 1) med drivlina kan ha en tillverkare medan påbyggnaden kan vara tillverkad av en annan. Det finns olika typer av fordon som är etappvist godkända och husbilar har klassificerats som en sådan.

**UNDER ANNEX XI** i EU 2007/46 anges vilka reglementen som ett M1 specialfordon ska uppfylla. Här hänvisas att kraven för utsläpp från motorn är antingen reglemente 715/2007 för LDV-fordon (Light Duty Vehicle) eller 595/2009 för HDV-fordon (Heavy Duty Vehicle). Vilket reglemente som skall användas beror på referensvikt på fordonet. Genom anmärkning G, Q och fotnot 1 i regelverket gäller att basfordonets krav kan användas så den absoluta majoriteten av produkter använder LDV-typning, detta då basfordonets Steg 1 referensvikt uppfyllt kraven.

**TESTCYKELN ENLIGT WLTP** är en global testcykel. Dock används variationer mellan världsdelar för att anpassa till skillnader i fordonsflottan. Det görs även anpassningar avseende förhållandet mellan effekt och vikt på fordonen. Tester som gjorts på husbilars grundfordon är gjorda i klass 3b. Klass 3b är fordon med ett effekt/vikt-förhållande på över 34 W/kg och en topphastighet på över 120 km/h. Men om hänsyn tas till effekt/vikt-förhållande på färdiga fordon, skulle klass 2 användas för många fordon.

Körcykeln delas in i fyra faser, låg, medium, hög och extra hög. Dessa är framtagna för att simulera verklig körning i stadstrafik, tätort, landsväg respektive motorväg. Maximala hastigheten i testet är 131,3 km/h. Genomsnittligt CO<sub>2</sub>-utsläpp och bränsleförbrukning beräknas på dessa fyra faser.

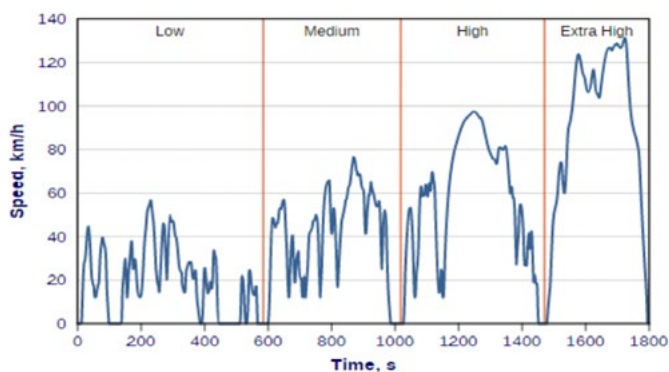


Figure 1. WLTC cycle for Class 3b vehicles

I de deklarerade underlag som HRF hittills har haft möjlighet att granska, så är utsläppen högre för cykel ett och två än för de sista.



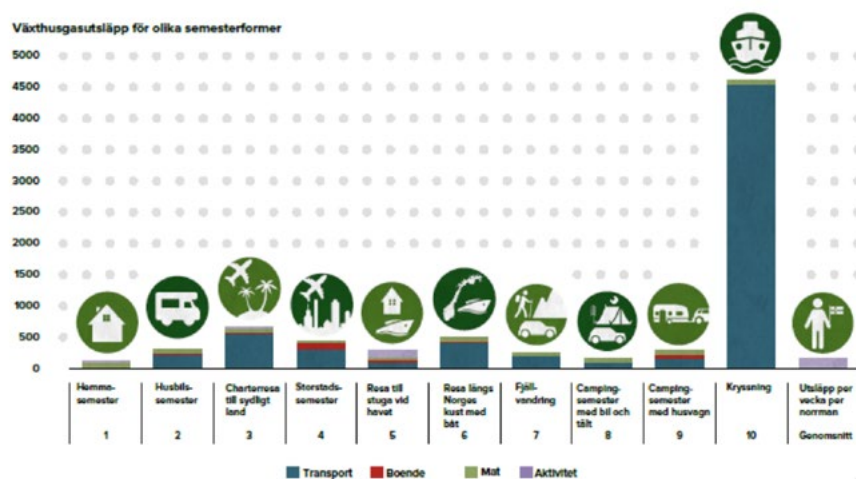
## Husbilens totala klimatpåverkan

**N**är klimatpåverkan för semester diskuteras går det inte att ta hänsyn enbart till transporten, transportmedlets påverkan, utan ett mer korrekt helhetsmått är det samlade, totala, klimatavtryck som semestern innebär.

Norska forskningsinstitutet, Østfoldforskning vid Högskolan i Fredrikstad, har genomfört en så kallad livscykelanalys av husbilen. I den har de jämfört husbilen mot andra semesterformer (Brekke, 2018). I forskningsstudien jämförs inte enbart transportens klimatpåverkan mellan olika semesterformer utan även hela klimatpåverkan under hela semestern.

Ett annat forskningsinitiativ, som också jämför olika semesterformer ut ett miljö- och klimatperspektiv, är samarbetet mellan Chalmers Tekniska Högskola och Göteborgs Universitet kring räkneseurran Klimatsmart Semester ([www.klimatsmartsemester.se](http://www.klimatsmartsemester.se)). Detta projekt har generat en beräkningsmodell, räkneseurra för publikt bruk, som jämför olika semesterformer med varandra. Variablerna är destination, antal personer, antal semesternätter samt transportmedel.

**SLUTSATSEN AV DESSA BÅDA** forskningsprojekt är att husbilen, jämförelsevis, har en lägre/låg miljö- och klimatpåverkan än andra semesterformer så som charter, båt, flyg till storstäder, kryssning med flera. Läger man i variabeln, barnfamilj med två vuxna och två barn, framstår husbilen som ett av de allra mest klimatsmarta och hållbara semesteralternativen.



Figur 1: Østfoldforskning klimatutsläpp semesterformer (per vecka)

## Husbilsanvändaren en högst vanlig "Medelsvensson"

**H**ur ser den genomsnittliga husbilsanvändaren ut? Samarbetsprojektet Husbilsdestination Sverige genomförde i samband med 2019 års husvagns- och husbilsmässa på Elmia i Jönköping en kundundersökning. Syftet med var att kartlägga brukande och kundprofil på husbilsbrukaren. Totalt svarade 460 familjer på olika frågor. Ur studien framkommer det bland annat att normalt brukas husbilen av ett par eller en familj med barn. Vidare använder 97 procent sin husbil i Sverige varav 49 procent av dem använder den enbart i landet, firar svemester. Vidare framgår att majoriteten av brukarna är medelinkomsttagare.

# 97%

använder sin husbil i Sverige, enligt en undersökning genomförd av Husbilsdestination Sverige. 49 % av dessa använder den enbart i Sverige

## Husbilars avgasgodkännande

**F**ram tills idag har reglemente 715/2007 använts av en majoritet tillverkare för basfordonets godkännande.

Genomförandereglementet 692/2008 till 715/2007 ersattes på N1-fordon klass III och N2 den 1/9 2019 till reglemente 2018/1832 eller det som i dagligt tal brukar anges som WLTP/RDE-reglementet. I reglemente 692/2008 fanns inget krav eller möjlighet att testa etappvist godkända fordon med avseende på utsläpp. Det som eventuellt angavs som utsläpp var grundfordonets, innan påbyggnad.

**I OCH MED** övergången till 2018/1832 anges att fordon av kategori N1 klass III eller N2 ska använda WLTP-testning på nya registreringar från 1 september 2019. Vidare anses att etappvist godkända fordon inte behöver göra testning för att fastställa utsläppen och förbrukningen, då dess natur är småserietillverkning av specialfordon, istället ska basfordonstillver-

karen bistå med en beräkningsmall för deklarerat av CO<sub>2</sub>-utsläpp och bränsleförbrukning. Vid beräkning ska ett antal faktorer användas. Det verkliga utsläppet och förbrukningen får sedan avvika med relativ stor marginal från det deklarerade.

**ENLIGT EU-KOMMISSIONEN** är avsikten med övergång från NEDC till WLTP-testning inte att den ska påverka skatteuttaget på fordon, utan den ska vara skatteneutral. Syftet är enbart att de deklarerade värdena ska överensstämma bättre med de verkliga utsläppen. (wltp Facts.eu, 2019)

**FÖR BILAR MED** en referensvikt över 2 610 kg kan HDV-reglemente istället användas. Generellt verkar det som en stor del utav flottan kan gå över till detta reglemente när den typen av motorer finns att tillgå. Frågetecken råder dock kring mindre husbilar.

## Koldioxiddeklarering för skatteuttag

**H**usbilar kunde använda sig av avgasreglemente 692/2008 fram till den 1 september 2019, efter det ska 2018/1832 användas. I 692/2008 fanns inget sätt att redovisa värden på färdigt fordon. För att kunna göra skatteuttag på personbilsklass II har Transportstyrelsen beräknat fram ett värde enligt modell ”skälig grund”. CO<sub>2</sub>-utsläppet enligt denna beräkning har hamnat i storleksordningen 210–220 g/km. Detta har i sin tur inneburit ett skatteuttag i storleksordningen 14 000 SEK de första tre åren. Efter det minskas skatten till cirka 6 500 SEK.

**FÖR BILAR SOM ANVÄNDER** WLTP avgasreglemente blir utsläppsvärdet specifikt för respektive fordon. Utsläppsvärdena som idag redovisas ligger inom spannet 280–380 g/km för en ”normal” husbil. Detta innebär skatter upp emot 35 000 SEK/år för de första tre åren för att sedan reduceras till 11 700 SEK i de värsta fallen.

**FÖR SKATTEUTTAG** används det deklarerade värdet för genomsnittlig förbrukning. Detta beräknas genom den genomsnittliga förbrukningen för de fyra tidigare presenterade faser. HRF ställer sig frågande om detta verkligen är representativt för fordonet, husbilen. En husbil används i huvudsak som bostad och transporteras generellt längre sträckor vid användande. Körcykel enligt, exempelvis, stadstrafik borde generellt inte vara representativt

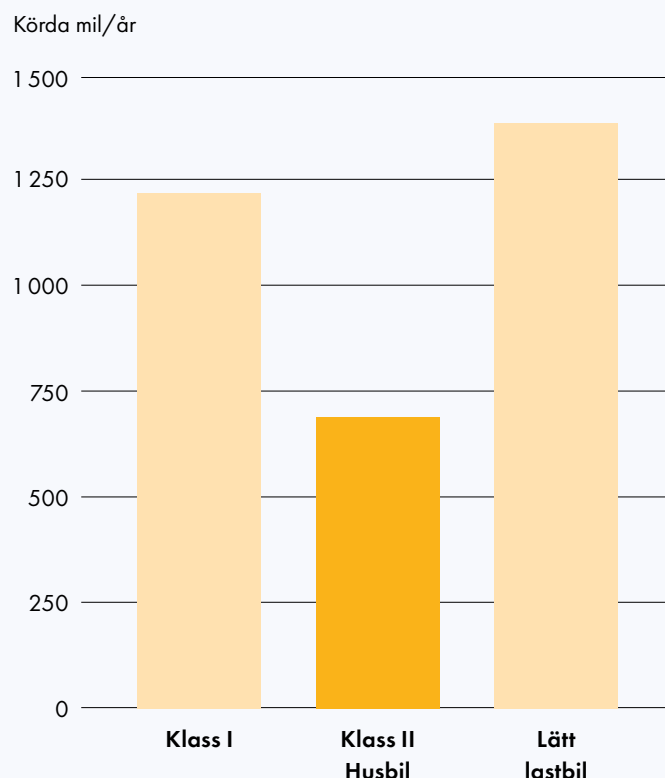
för fordonstypen, eftersom det av förklarliga skäl är sällsynt att husbilen körs i stadstrafik i någon större omfattning. De hittills deklarerade förbrukningsvärdena uppfattas generellt som högre än vad den verkliga förbrukningen är. Detta kan troligen förklaras av husbilens särart och skillnad i användande jämfört med en normal personbil. Vidare går det att ifrågasätta om det är representativt att testa en husbil upp till 130 km/h. Det är ytterst sällsynt att en husbil framförs i denna hastighet.

**FÖR BILAR SOM** använder HDV-reglemente finns inga krav och möjligheter att deklarerat CO<sub>2</sub>-utsläpp, utan dessa bilar kommer att beskattas enligt ”skälig grund”. Användandet utav HDV-reglemente kan förefalla som lösning på beskattningsproblematiken, men det är inte en långsiktig lösning. Transportstyrelsens beräkningsgrund ”skälig grund” är en avspegling av NEDC-godkända fordon och skall arbetas om till att anpassas till WLTP-utsläpp. Detta gör att uppräknings i beräkningsmallar kommer att ske.

**SKATTEN I TYSKLAND** på motsvarande fordon är €440/år. I Storbritannien sänktes skatten till cirka £200/år detta efter att WLTP-implementering också där påverkat skatten till att bli i storleksordningen £2 300 med negativa konsekvenser för bransch, konsument och besöksnäring.



## Årlig körsträcka jämfört med Personbil klass I och klass II samt lätt lastbil



**E**nligt data från Trafikanalys (Myhr, Anette, 2019) kördes 2017 en personbil klass I 1 217 mil i snitt, en personbil klass II kördes under samma tidsperiod 688 mil och husbilens motsvarighet i lättlastbil 1 382 mil. Det innebär att en personbil klass II kördes i snitt enbart 56 procent av miltalet som en normal personbil och 49 procent för samma motor men i en lätt lastbil.

# Skattens konsekvenser för näringen och staten

*Den nya skatten, enligt WLTP, har redan påverkat husbilssektorn mycket negativt. På sikt riskerar den även att ha negativa konsekvenser, såväl kommersiella som miljömässiga, på besöksnäringen.*

**D**etta riskerar inte bara att påverka besöksnäringen negativt utan också att höja de klimatutsläpp som alternativa semesterformer genererar. Alternativt kommer kunden istället för att köpa ett nytt fordon välja att importera ett tre år gammalt fordon från annat land. Då uteblir momsintäkter för staten och fordonen kommer att inneha en sämre avgasreningsklass mot motsvarande nytt fordon.

**OM KONSUMENTERNA VÄLJER** att införa begagnade husbilar i stället för att köpa fabriksnya husbilar i Sverige, innebär det uteblivna momsintäkter i storleksordningen minst 0,7 miljard SEK. (Med ett snittpris på 1 000 000 SEK blir momsutfallet 250 000 SEK per bil som införs som begagnad i stället för säljs som ny i Sverige.) Dessutom kommer ägarna av dessa införda husbilar att betala en årlig vägtrafikskatt som är lägre än vad ägarna av motsvarande bilar idag betalar – således ytterligare sänkta skatteintäkter.

**”Detta riskerar inte bara att påverka besöksnäringen negativt utan också att höja de klimatutsläpp som alternativa semesterformer genererar.”**

- **Husbil är en klimatsmart semesterform**
- **Risk för import som snedvrider konkurrens**
- **Momsutfall för staten**
- **Sysselsättningen påverkas negativt**

# Är ställa av och på ett sätt att lindra beskattningen?

*Att ställa av och på en husbil är ingen fungerande lösning för att hålla nere skatten, som finansministern tidigare hävdade i ett skriftligt svar till kammaren. Trots en app. Skatt på husbil, personbil klass II, är komplicerat. Vilket Skatteverkets utredning nu visat.*

**A**lla fordon med en skatt över 3 600 SEK/år betalar förskotterad skatt i tre perioder och för hela månader. Om årsskatten är 4 800 SEK/år eller mer ska skatt betalas på antal dagar som fordonet varit påställt istället för hela månader. Dock under förutsättning att fordonet varit avställt i 15 dagar innan ny period.

**DETTA INNEBÄR ATT** en husbil vid påställandet debiteras hela beloppet på det antal dagar som finns kvar på debiteringsperioden. Om fordonet ställs av inom 21 dagar görs en korrigerande utdebitering om det ställs av efter 21 dagar men inom betalningsperioden så betalas överskjutande skatt tillbaka. Om fordonet ställs på inom 15 dagar från avställdedatum debiteras hela den avställda perioden i skatt.

**I FÖRSLAGET SOM** arbetats fram av Skatteverket – och som nu föreligger som remissutgåva – skall karenstiden minskas från 15 dagar till istället 4 dagar. HRF ser positivt på att ett försök att minska den orättvisa skatten görs. Tyvärr räcker detta inte. Ingen ändring föreslås i förskottsbetalningen vilket gör att en stor del av semesterkassan kommer att behövas för att betala i förskottsskatt till staten. Det administrativa förfarandet kommer även att bli komplicerat och tidskrävande.

**HRF:S SLUTSATS** är att konkurrensen snedvrids av detta när importerade produkter med sämre miljö- och trafiksäkerhetsprestanda som endast används del av året kommer att favoriseras. Det är produkter som även har dåliga, i vissa fall obefintliga, köld- och vinteregenskaper. Detta har dessutom negativa konsekvenser för den svenska besöksnäringen och strider mot deras strävan om att förlänga säsonger för att utveckla såväl utländsk som inhemsk turism inte minst inom mobilt boende. I spåren av coronasmittan spås att sommaren 2020 kommer att präglas av ”semester”. För familjesemester i Sverige och övriga Norden är husbilen ett av de klimatsmartaste och hållbaraste semesteralternativen.

# HRF:s uppfattning

*HRF hävdar att ytterligare ökning av skatter som en följd av reglementsändringar från EU riskerar att påverka en hel bransch mycket negativt. Dessutom anser HRF att skatteuttaget på fordonstypen är oskälig och oproportionerlig jämfört med andra fordonstyper. Husbilens årsskatt kommer att bli markant högre än en tung lastbil. Därtill finns idag inga Bonus-fordon som går att använda till husbilsproduktion.*

**H**usbilen används inte i samma utsträckning som dess andra ”kompisar” i skattelagstiftningen, men skattas på samma sätt (g/km). HRF anser att en korrigering ska göras i skattelagstiftningen där beräkningsformen för husbil, personbil klass II, korrigeras för att kompensera för dess mindre totala miljöpåverkan.

**HRF:S KRAV MED HUSBILSKAMPEN ÄR:** En beskattning som tar hänsyn till husbilens verkliga särart som ett unikt 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. **Alternativt:** En beskattningsmodell, eftersom beräkning enligt WLTP är för instabil för att vara relevant, som istället utgår helt från att varje husbil är ett helt unikt och hantverksbyggt fordon som i första hand är avsett för boende.

**EN YTTERLIGARE DIMENSION**, som definitivt inte är att förringa, är de indirekta konsekvenserna som minskad efterfrågan, försäljning och bruk av husbilar innebär för sysselsättningen inom tillverkning, försäljning och underhåll. Uppskattningsvis kan uppemot 500 arbetstillfällen, minst 10 procent av näringen, påverkas negativt av nuvarande lagstiftning. Ett minskat bruk av husbil kommer även att påverka besöksnäringen negativt.

## BRETT STÖD TILL KORRIGERING

**MOT BAKGRUND AV** framlagda fakta och rådande omständigheter yrkar HRF att de möjligheter som finns för korrigering skatteuttaget används. Skatten i dess nuvarande form måste anses som ”olycklig”, ett synsätt som delas med Transportstyrelsen.

**VÅRT ARBETE**, opinionskampanjen [”Husbilskampen – för rättvisare beskattning av husbilar”](#) stöds av branschorganisationen Camping Sverige samt klubbar och medlemsorganisationer inom husbil och husvagn.

## **KONTAKTA HRF**

Dalby-Viggeby 157  
S-755 91 UPPSALA  
+46 (0)765-62 27 17  
info@husvagnsbranschen.se

Ordförande: Tomas Haglund  
0705-197079  
tomas@tomashaglund.se



**HUSVAGNSBRANSCHENS  
RIKSFÖRBUND**