

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 10/2011 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 13 oktober 2011 en proposition med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen (RP 56/2011 rd) till finansutskottet för beredning.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- överinspektör Hanne-Riikka Nalli, finansministeriet
- tullöverinspektör Tapio Rouhiainen, Tullstyrelsen

- verkställande direktör Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- kommunikationschef Jukka Tolvanen, Automobilförbundet
- expert Harri Kallberg, Bilimportörerna rf
- avdelningsdirektör Janne Huhtamäki, Trafiksäkerhetsverket
- ombudsman Timo Piilonen, SF-Caravan rf
- klimatanvarig Venla Virkamäki, Finlands naturskyddsförbund rf
- verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Finlands Taxiförbund.

Dessutom har skriftliga utlåtanden lämnats av

- kommunikationsministeriet
- Liikenneympäristöyhdistys ry
- finansministeriet
- Skattebetalarnas Centralförbund rf
- miljöministeriet.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att fordonsskattelagen ändras och att fordonsskattens grundbelopp höjs för att ge ökade skatteintäkter och en bättre styreffekt. För en bil med genomsnittliga utsläpp stiger skatten med cirka 50 euro per år. Styreffekten ska förbättras genom justering av skattetabellen, som utgår från mängden koldioxidutsläpp. Tabellen ska alltså börja vid 0 gram per kilometer i stället för nuvarande 66 gram.

Lagen kompletteras med en bestämmelse om att skatten på eldrivna bilar ska vara den lägsta per dag enligt tabellen.

Tiden för att överklaga fordonsskatten ska samordnas med det som gäller den övriga indirekta beskattningen och förkortas från fem till tre år.

Fordon som är registrerade i Vitryssland befrias från fast skatt och konsumtionsskatt utifrån ömsesidighet.

I propositionen ingår en del andra ändringar i fordonsskattelagen men de är främst av teknisk art.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2012 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2012. På grund av en 12 månader lång övergångstid tillämpas höjningen på skatt som tas ut den 1 januari 2013 och dagarna därefter. Skattefriheten för fordon registrerade i Vitryssland gäller från den 1 maj 2011.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker förslaget utan ändringar.

Bakgrund

Propositionen ingår i ett större paket som lämnats till riksdagen för behandling och som avser att utveckla transportbeskattningen enligt vad som överenskommits i regeringsprogrammet. Utöver fordonsskattelagen är också ändringar av bilbeskattningen och punktskatten på trafikdrivmedel aktuella. De har alla ett fiskalt ändamål men siktar också alla på en effektivare miljöstyrning av trafiken. Det är nödvändigt för att det ambitiösa nationella utsläppsminskningsmålet för icke handlande sektorer ska kunna nås.

Transportsektorn är det viktigaste styrobjektet i den icke handlande sektorn i och med att den står för omkring en femtedel av koldioxidutsläppen i Finland. Vägtransporter utgör i sin tur omkring 80 procent av denna femtedel och inom vägtransporter står personbilar för mer än hälften av utsläppen. Antalet personbilar och transportarbetet har dessutom ökat i jämn takt, med undantag av tiden för lågkonjunkturen i början av 1990-talet. Styråtgärderna visavi bilismen spelar därmed sammantaget en mycket stor roll.

Av de här orsakerna anser utskottet att principerna i propositionen är motiverade. Den stöder dessutom det explicita målet att förskjuta tyngdpunkten i biltrafikbeskattningen från beskattning av bilköp mot beskattning av användning genom att höja grundbeloppet för fordonsskatten.

Behovet av omläggning

Utsläppsrelaterad fordonsbeskattning infördes något senare än bilbeskattningen av bilköp. Fordonsskattens grundbelopp blev helt utsläppsrelaterad först den 1 mars 2011 efter en övergångsperiod på ett år, medan ändringarna i bilbeskattningen genomfördes så tidigt som 2008 (personbilar) och 2009 (paketbilar). Dröjsmålen i fordonsbeskattningen berodde på datasystemen.

Trots att den gällande skattetabellen inte har varit i användning mer än en kort tid, blev den upplagd och fastställd redan 2007. Därefter har fordonen utvecklats mycket snabbt i tekniskt hänseende och det har urholkat den låga skattens styreffekter. Den föreslagna nivåhöjningen är därmed påkallad.

Det har över lag visat sig nödvändigt med ekonomisk styrning, eftersom priset är det viktigaste argumentet för en konsument som ska välja fordon. Utan ekonomisk styrning spelar rena miljöaspekter däremot en mycket liten roll, visar undersökningar.¹ Det måste alltså mer än bara upplysning och liknande insatser till för att åstadkomma en styrande effekt.

De föreslagna ändringarna

Utskottet menar att det finns goda argument för att utvidga den gällande *utsläppsrelaterade* skattetabellen så att den börjar från 0 g/km i stället för nuvarande 66 g/km. Det finns redan nu nya bilar med förbränningsmotor på marknaden med koldioxidutsläpp under 90 g/km. Den nuvarande

¹ Trafi: Ympäristöystävällinen autoilu, Tutkimuksia ja selvityksiä 5/2009 och Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta, Trafin julkaisuja 17/2011.

lägsta gränsen kan alltså nås redan inom de närmaste åren. Men det behövs skattestyrning också med låga utsläppsnivåer för att systemet ska vara genomskådligt och konsekvent och för att det finns vissa fiskala aspekter på skattens grundbelopp. Skatten ska ändå vara moderat vid den lägsta gränsen, 43 euro per år, mot nuvarande 19 euro.

Skattestyrningen ska fortsatt utgå från principen att varje gram koldioxid påverkar skattens storlek. Det är en klar och styrande princip, menar utskottet. Skatten stiger från det nuvarande beloppet 24–92 euro på årsnivå enligt utsläppen. Den genomsnittliga höjningen blir cirka 50 euro per år (utsläppsmängd 180 g/km). Utskottet anser att ändringarna på det hela taget är skäliga.

De ändringar som föreslås i skatten utifrån fordonets *totala massa* svarar i snitt mot de ändringar som föreslås i den utsläppsrelaterade tabellen och är därmed motiverade. Skattetabellens nedre gräns höjs således från 75 till 125 euro och skatten i alla vikt-kategorier med 50 euro. Regeringens mål för en förnyelse av bilbeståndet talar för sin del för att justeringen ska göras också i övre ändan av den viktrelaterade tabellen. Den stiger därmed från 485 till 535 euro. Beskattningen enligt total massa är och förblir på det hela taget något lättare än den utsläppsrelaterade beskattningen för att säkerställa skattnöjdhetsneutralitet. Det är en acceptabel strategi.

Det är också viktigt med en fortsatt teknikneutral årlig beskattning av fordon. Den backar upp motsvarande princip i bilbeskattningen och ställer inga onödiga begränsningar i vägen för en utveckling. Grundidén med ett miljöstyrande skattesystem fördunklas inte heller när man bara har att beakta fordonets utsläppsnivå eller vikt. Fordonsbeskattningen gäller per dag och därmed kan det inte föreskrivas att skattenivån delvis också ska bestämmas utifrån användningen i trafik. Allt detta bäddar för ett flexibelt system.

Det står inte i strid med det som sagts ovan att skattens grundbelopp för enbart eldrivna fordon alltid ska vara lika med den lägsta skatten i den utsläppsrelaterade skattetabellen. Det är motiverat för att eldrivna bilar inte avger koldioxid vid

körning. Men eldrivna bilar bör utan särskilda bestämmelser beskattas utifrån vikten, eftersom man enligt EU:s lagstiftning om typgodkännande inte behöver uppge specifika koldioxidutsläpp för dem. Det skulle i sin tur betyda ogrundad överbeskattning och därför behövs den föreslagna bestämmelsen. Propositionen svarar också mot nuvarande praxis.

De föreslagna ändringarna beräknas öka statens skatteinkomster med omkring 140 miljoner euro per år och med omkring 70 miljoner euro nästa år. Propositionen har alltså stor fiskal betydelse. Den får ökad tyngd genom att miljöstyrningen riktar sig till hela fordonsbeståndet, inte bara nya fordon. Dessutom garanterar en årlig skatt ett ganska stabilt skatteunderlag och är inte konjunkturkänslig på samma sätt som bilskatten. På de här grunderna tillstyrker utskottet propositionen.

Utskottet anser att propositionen är motiverad också till den del den föreslår att besvärstiden förkortas till tre år, som är den allmänt tillämpade besvärstiden inom den indirekta beskattningen. Det har ingenting att invända mot de övriga förslagen som i långa stycken är av teknisk art.

Under behandlingen i utskottet lyftes också frågan om beskattningen av husbilar fram. Frågan tas i all korthet upp särskilt.

Skatten på husbilar

Husbilar hänförs i likhet med personbilar till kategori M1, som betyder att skattens grundbelopp bestäms på samma grunder som för person- och paketbilar. Skatteomläggningen skulle alltså också gälla dem.

I EU:s typgodkännande behöver koldioxidutsläpp inte mätas upp särskilt för husbilar och därmed bestäms skattens grundbelopp i regel utifrån den totala massan. På årsnivå föreslås en nivåhöjning om 50 euro. För husbilar är skattens grundbelopp i genomsnitt 430 euro per år och stiger alltså till i genomsnitt 480 euro.

Representanter för branschen påpekar att skatten inte står i proportion till de verkliga koldioxidutsläppen från husbilar och att beskattningen därmed är för sträng. Det beror inte bara

på idén med skattetabellen utan också på att man kör bara 7 000—10 000 kilometer i snitt per år med husbilar.

Argumentet svarar säkerligen i många avseenden mot den verkliga situationen. Det är ändå alltid besvärligt att lagstifta om nya undantag, bl.a. av hänsyn till likabehandling, en effektiv skatteverkställighet och eventuell spekulering med klassificeringen.

I beskattningen har man hittills medgett husbilar en sådan särställning att de är befriade från bilskatt och att deras drivkraftsskatt är betydligt lägre än för andra fordon i kategorin personbilar.

Man kan dessutom lätta på skattebördan genom att ställa av fordonet. Under avställningsperioderna tas ingen fordonsskatt ut. Det är en bruklig metod, för fordonstrafikregistret uppger att husbilar i regel används omkring sex månader av året i trafik. Fordonsskatten är då hälften av det årliga beloppet. Den nu föreslagna höjningen betyder alltså typiskt en extra belastning på 25 euro per bil.

Utskottet delar finansministeriets syn på att beskattningen av husbilar ska ses som en enhet för sig. Då kan olika synpunkter på eventuella ändringar vägas in i bedömningen. Det är tänkt att ministeriets skatteavdelning ska se särskilt på detta inom loppet av 2012. Det kan tjäna som underlag för lämpliga och hållbara beslut.

Ikraftträdande och uppföljning

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2012. Men på grund av en övergångsperiod på 12 månader gäller de nya skattegrunderna först året 2013 och tiden därefter. Fordonsskatten ska gälla per dag och tas ut i förskott för en period om ett år; följaktligen börjar skattemyndigheten skicka ut skattsedlar enligt de nya skattegrunderna redan nästa år. Omläggningens skatteeffekter syns därmed inte samtidigt hos alla skattskyldiga.

Under de senaste åren har det gjorts stora principiella ändringar i bil- och fordonsbeskattningen. Propositionen är en systematisk fortsättning på dem. För att beskattningen ska kunna vidareutvecklas på bästa möjliga sätt utifrån styrande och fiskala mål måste förändringar i fordonbestånd, körarbete och trafikultur över lag fortsatt följas upp.

Kommunikationsministeriets syn är att bilbeståndet behöver förnyas snarare än växa. Analoget ska en snabb ökning i trafikarbetet inte få tillåtas på grund av det växande bilbeståndet och/eller på bekostnad av kollektivtrafiken. Utskottet vill att man håller ett öga på de här aspekterna.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslaget utan ändringar.

Helsingfors den 11 november 2011

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kimmo Sasi /saml
vordf. Pentti Kettunen /saf
medl. Leena Harkimo /saml
Pertti Hemmilä /saml (delvis)
Jouko Jääskeläinen /kd
Timo Kalli /cent
Esko Kiviranta /cent
Mika Lintilä /cent
Heli Paasio /sd
Kari Rajamäki /sd
Sari Sarkomaa /saml
Jouko Skinnari /sd

Osmo Soininvaara /gröna (delvis)
Astrid Thors /sv
Kauko Tuupainen /saf
Kari Uotila /vänst
Pia Viitanen /sd
ers. Pietari Jääskeläinen /saf (delvis)
Johanna Karimäki /gröna (delvis)
Esko Kurvinen /saml
Marjo Matikainen-Kallström /saml
(delvis)
Riitta Myller /sd (delvis)
Ismo Soukola /saf (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.