

Finansutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till fordonsskattelagen (RP 170/2018 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- skatteexpert Ella Luikku, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Jenni Oksanen, finansministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- avdelningschef Esa Aaltonen, Trafiksäkerhetsverket
- ledande expert Saara Tamminen, Jubileumsfonden för Finlands självständighet Sitra.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- miljöministeriet
- Autoalan Keskusliitto ry
- Automobilförbundet rf
- Bilimportörerna och -industrin rf
- Finlands naturskyddsförbund rf.

Inget yttrande av

- miljöministeriet
- Skatteförvaltningen.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att fordonsskattelagen ändras så att nivån på fordonsskattens grundskatt sänks med sammanlagt 50 miljoner euro, när den baserar sig på koldioxidutsläpp från person- och

Betänkande FiUB 17/2018 rd

paketbilar. Sänkningen fokuserar i viss mån på fordon med lägre utsläpp, vilket innebär att den nuvarande graderingen av fordonsskatten enligt utsläppen skärps en aning.

Skattelättnaden betyder i genomsnitt en minskning på cirka 20 euro av den årliga fordonsskatten för de fordon där skatten bestäms på grundval av koldioxidutsläppen. Den största skattesänkningen gäller renodlade elbilar med nollutsläpp. Avsikten är att sänkningen stegvis ska bli mindre så att den är 35—40 euro för utsläppssnåla bilar med förbränningsmotor, när koldioxidutsläppen är cirka 90—110 gram per kilometer. För sådana personbilar med medelstora utsläpp vars koldioxidutsläpp är cirka 160 gram per kilometer kommer grundskatten att minska med cirka 19 euro. För fordon vars koldioxidutsläpp är minst cirka 200 gram per kilometer ändras grundskatten inte, och skattelättnaden gäller alltså inte dessa bilar.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2019 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2019. Fordonsskattens grundskattedel enligt den nya skattetabellen tillämpas dock först i fråga om skatt som tas ut den 1 januari 2020 och efter det.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

Bakgrund

Propositionen ingår i de skattebeslut som regeringen fattade vid budgetmanglingen. Syftet är att minska den årliga fordonsskatten med 50 miljoner euro från och med skatteperioden 2020. Skattelättnaden gäller *grundskatten* i den berörda skattemodellen och avses bara gälla fordon som beskattas på grundval av koldioxidutsläpp. Därmed undantas de gamla person- och paketbilar som det inte finns någon utsläppsinformation om och för vilka grundskatten därför bestämd utifrån den totala massan.

Utöver denna avgränsning har propositionen i viss mån tonvikten på fordon med låga utsläpp. Intervall för skattelättnaden är omfattande och sträcker sig nästan till utsläppsnivån 200 gram per kilometer¹. Det täcker in nästan hela personbilsparken. I propositionen uppskattas det att drygt 70 procent av hela personbilsparken och 90 procent av de personbilar som beskattas på grundval av koldioxidutsläppen kommer att ha en viss nytta av skattelättnaden. Skattelättnaden avses dessutom gälla ungefär 30 procent av paketbilarna. Det valda fokuset gör dock att graderingen blir en aning påtagligare och att exempelvis grundskatten för elbilar halveras.

1 Värdet uttrycks enligt det gamla mätsättet (NEDC), som gällde före den 1 september 2018. Sättet att presentera värdena för koldioxidutsläppen inverkar dock inte på hur stor skattelättnaden är eller vad den inriktas på.

Betänkande FiUB 17/2018 rd

Bedömning av propositionen

Vid utfrågningen av sakkunniga fick propositionen till vissa delar ett något motstridigt mottagande. En del av kritiken beror på att regeringen inte hann sända propositionen på remiss på grund av den strama tidsplanen. Följaktligen kunde man i beredningen inte utnyttja exempelvis expertisen vid miljöministeriet eller kommunikationsministeriet. Vid utfrågningen lyfte båda ministerierna fram de stränga målen för minskade utsläpp från trafik och transporter och ansåg att propositionen går i motsatt riktning. Å andra sidan ansåg företrädaren för Sitra att propositionen är ett steg i rätt riktning, men att den som enskild ändring är för snävt tilltagen.

I motiven bedömer regeringen i och för sig att ändringarna sammantaget sett har en obetydlig miljöeffekt. Strängare gradering har en styreffekt medan skattelättnader kan öka trafikarbetet. Förändringarna i beloppen är emellertid så små, i snitt 20 euro per fordon, att de inte ensamma har någon styreffekt. Vid sidan om signalvärde handlar det snarast om fiskal lämplighet.

Trots kritiken är utskottet berett att godkänna propositionen som ett led i budgetuppgörelsen. Samtidigt bör det framhållas att propositionen också avviker från den linje som utskottet länge har stått för. Grundtanken har varit att gradvis ändra fokus i beskattningen från att beskatta köp till att beskatta användning. Med användning avses då fordonsskatten. Tanken har varit att medverka till förnyelse av bilparken, men att samtidigt begränsa koldioxidutsläppen med skattestyrning. Styrningen av utsläpp riktas inte bara in på bil- och fordonsbeskattningen utan också på beskattningen av drivmedel, och det är utan tvivel ett mer effektivt sätt att beskatta användning av bil.

I bedömningen bör alla de ändringar beaktas som har införts under regeringsperioden. Den totala fokusförskjutningen ligger då i linje med målet: Bilskatten har gradvis sänkts med ungefär 200 miljoner euro och fordonsskatten har före den här propositionen höjts med cirka 100 miljoner euro (1482/2015) från och med skatteperioden 2017. Av den åtstramade fordonskatten återstår därmed 50 miljoner euro från och med skatteperioden 2020. Dessutom gynnar den nuvarande strategin i någon mån fordon med låga utsläpp, även om skattelättnaden inbegriper nivån 160 gram per kilometer, som anses vara ett genomsnittligt utsläpp.

I samband med behandlingen har utskottet fört en allmän diskussion om vilken typ av styrning som kan vara mest lämplig med avseende på målet att minska utsläppen från trafiken. Det är känt att trafiken utgör ungefär en femtedel av utsläppen av växthusgaser i Finland och att trafiken på vägar står för största delen av dem. Även om bil- och fordonsskatten bygger på en utsläppsrelaterad skattemodell, har det visat sig att den inte ensam räcker till som styrmedel. Bland annat kommunikationsministeriet har framhållit att trafikarbetet för personbilar har ökat med nästan två procent per år. Ministeriet anser att det behövs nya åtgärder för att få bukt med ökningen. I utfrågningen av sakkunniga underströks dessutom behovet av att förnya Finlands erkänt gamla bilpark och öka bland annat andelen el- och gasdrivna bilar.

I diskussionerna har man hänvisat till bland annat kommunikationsministeriets arbetsgrupp för klimatpolitiken inom transportsektorn, som kommer att lämna sin slutrapport i december. Arbetsgruppen söker verktyg för att avskaffa utsläppen av växthusgaser från trafiken fram till 2045. I sin halvtidsrapport lägger gruppen fram preliminära scenarier, ett baserat på biodrivmedel, ett baserat på teknikutveckling och ett baserat på minskat trafikarbete. Dessa är avsedda att vara inspira-

Betänkande FiUB 17/2018 rd

tionskällor för nya tankegångar, inte ett handlingsprogram. Halvtidsrapporten stöder trots allt synen att verktygslådan måste vara mångsidig. När arbetsgruppen är klar med sin rapport är det enligt utskottet ett lägligt tillfälle att ta ställning till vilken roll skatter spelar för förändringarna och vilka prioriteringar som behövs.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 170/2018 rd utan ändringar.

Helsingfors 9.11.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Timo Kalli cent
vice ordförande Ville Vähämäki saf
medlem Timo Harakka sd (delvis)
medlem Timo Heinonen saml
medlem Kauko Juhantalo cent
medlem Toimi Kankaanniemi saf
medlem Pauli Kiuru saml
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Kari Kulmala blå
medlem Antti Rantakangas cent
medlem Markku Rossi cent
medlem Eero Suutari saml
medlem Kari Uotila vänst
ersättare Olavi Ala-Nissilä cent (delvis)
ersättare Reijo Hongisto blå (delvis)
ersättare Emma Kari gröna
ersättare Sari Raassina kok (delvis)
ersättare Eero Reijonen cent
ersättare Joonas Räsänen sd (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

Betänkande FiUB 17/2018 rd
Reservation 1 /sd

RESERVATION 1 /sd

Motivering

Minskade utsläpp från trafik och transporter är ett av de viktigaste delområdena inom vår nationella klimatpolitik, eftersom trafiken står för ungefär en femtedel av våra utsläpp av växthusgaser och transporter utgör största delen av den. Klimatförändringen förutsätter att Finland åtminstone halverar sina utsläpp från trafiken fram till 2030 jämfört med nivån 2005. För att utsläppen ska minska behövs det bland annat mer kollektivtrafik, heltäckande elektrifiering av trafiken och lägre utsläpp från persontransporter.

Fordonsskatten är ett viktigt verktyg för att styra människor att välja utsläppssnåla fordon. För att vi ska komma åt klimatförändringen krävs det att fordonsskatten får ännu mer utpräglad styreffekt. Det i sin tur kräver att skatten på utsläppssnåla fordon sänks och att den i stället höjs på bilar med höga utsläpp. Nu föreslår regeringen att grundskatten inom fordonsskatten sänks på årsbasis med sammanlagt 50 miljoner euro. Sänkningen ska riktas in på fordon med koldioxidutsläpp på högst omkring 200 gram per kilometer. Skattesänkningen avser också bilar med stora utsläpp eftersom de genomsnittliga koldioxidutsläppen för påställda personbilar är omkring 159 gram per kilometer. Nya fordon har ännu lägre utsläpp. Koldioxidutsläppen från de nya personbilar som registrerades 2018 beräknas vara i snitt 116 gram per kilometer.

Propositionen fokuserar skattelättnaderna i viss mån på utsläppssnåla fordon, men den kan inte anses ligga i linje med Finland klimatmål. Både i propositionen och i miljöministeriets yttrande sägs det att ändringarna i fordonsskatten överlag har obetydliga miljöeffekter.

Det är uppenbart att skatter måste utnyttjas för att minska utsläppen om vi ska kunna nå målen för utsläppen från trafiken. Därför anser vi att utsläppsintervallen för fordonsskatten måste bli strängare för att motivera människor att skaffa i synnerhet elbilar, men också laddningsbara hybridbilar. Det mest effektiva sättet att minska utsläppen är att det köps fler nya bilar med låga utsläpp, eftersom de bilar som köps nu kommer att finnas på våra vägar i många år. Därför vore det klokt att den sänkta fordonsskatten bara riktas in på fordon som har lägre utsläpp än personbilar vid första registreringen i snitt (uppskattningsvis 116 g/km 2018). Samtidigt bör utsläppsintervallet för skatten bli strängare än nivån 2017, det vill säga skatten för elbilar och andra bilar som har de minsta utsläppen sänks mer än regeringen föreslår. I stället bör man höja fordonsskatten på bilar med de största utsläppen.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner ett uttalande. (*Reservationens förslag till uttalande*)

Betänkande FiUB 17/2018 rd
Reservation 1 /sd

Reservationens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen verkställer ändringen i bilagan till fordonsskattelagen på följande sätt: grundskatten inom fordonsskatten ligger kvar på samma nivå som 2017 för fordon med ett koldioxidutsläpp på 116 gram per kilometer, sjunker med intervaller för fordon med ännu mindre utsläpp och stiger med intervaller för fordon med högre utsläpp med resultatet att utsläppen från trafiken sjunker och den totala avkastningen från fordonsskatten uppskattas ligga kvar på den föreslagna nivån.

Helsingfors 9.11.2018

Timo Harakka sd
Joona Räsänen sd

Betänkande FiUB 17/2018 rd
Reservation 2 /gröna, vänst

RESERVATION 2 /gröna, vänst

Motivering

Regeringen föreslår att fordonsskatten sänks med 50 miljoner euro. Det är ett konstigt värdeval i ett läge när det gäller att begränsa klimatförändringen med ambitiösa mål för utsläppsminskning.

Även om den föreslagna sänkningen av grundskatten inom fordonsskatten företrädesvis gäller utsläppssnåla fordon och därmed stramar åt utsläppsgraderingen en aning i fordonsskatten, kommer effekterna sannolikt att vara marginella eftersom ändringen också gäller bilar med höga utsläpp. Skillnaderna i skattebörda är liten mellan bilar med höga och bilar med låga utsläpp.

Vad beträffar förslagets miljökonsekvenser framhåller regeringen det faktum att skatteändringen minskar kostnaderna för privatbilismen som en viktigare faktor än en något större styreffekt. Det gör också att utsläppen ökar. Detta är galen trend trots att den totala effekten på koldioxidutsläppen från trafiken kommer att vara obetydlig eftersom skatteändringen är så liten. Utsläppen från trafiken står för 20 procent av utsläppen av växthusgaser i Finland. Målet måste vara att minska, inte öka utsläppen.

Skattelättnaden betyder enligt propositionen i genomsnitt en minskning på cirka 20 euro av den årliga fordonsskatten för de fordon där skatten bestäms på grundval av koldioxidutsläppen. Regeringen räknar med att statens årliga skatteinkomster minskar med 50 miljoner euro från och med 2020 till följd av propositionen. Det är ett ohållbart värdeval att subventionera privatbilismen med tiotals miljoner euro när det har gjorts nedskärningar inom många andra viktiga områden.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors 9.11.2018

Emma Kari gröna
Kari Uotila vänst