

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 22/2014 rd

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

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 19 september 2014 regeringens proposition med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen (RP 124/2014 rd) till finansutskottet för beredning.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- regeringssekreterare Markus Teräsväinö, finansministeriet

- bilbeskattningsdirektör Tapio Rouhiainen, Tullen
- avdelningsdirektör Juha Kenraali, Trafiksäkerhetsverket
- kommunikationschef Jukka Tolvanen, Automobilförbundet
- chefsekonomist Mikael Kirkko-Jaakkola, Skattebetalarnas Centralförbund
- verkställande direktör Tero Kallio, Bilimportörerna rf.

Dessutom har skriftliga yttranden lämnats av

- kommunikationsministeriet
- miljöministeriet
- Statens ämbetsverk på Åland
- Autoalan Keskusliitto ry.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att fordonsskattelagen ändras så att nivån på fordonsskattens grundskatt höjs för att öka skatteintäkterna och förbättra skattens styrande verkan. Skatten för fordonsparkens bilar med genomsnittliga utsläpp, dvs. de vilkas koldioxidutsläpp uppgår till 160—180 gram per kilometer, stiger med ca 60 euro per år. Höjningen koncentreras i viss utsträckning till fordon med medelstora eller stora utsläpp. Där-

utöver föreslås flera ändringar av teknisk natur i lagen.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2015 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2015. På grund av den 12 månader långa övergångstiden ska höjningen tillämpas på skatt som tas ut för den 1 januari 2016 och dagar efter det.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

Bakgrund

Propositionen är en av de åtgärder för att öka skatteintäkterna som ingår i den godkända planen för de offentliga finanserna för åren 2015-2018. Målet är en ökning på cirka 180 miljoner euro i de årliga intäkterna av fordonsskatten från ingången av 2016. Nästa år räknar man med mindre intäkter, 80 miljoner euro, på grund av föregripande uttag och individuella faktureringsperioder. Enligt de nya skattegrunderna fastställs skatten således för enhetlighetens skull först för den 1 januari 2016 och dagar därefter. Men på grund av den individuella faktureringsperioden kommer effekterna av ändringen att märkas flexibelt hos olika skattskyldiga redan från början av nästa år.

Höjningarna gäller fordonsskattens *grundskatt* och riktas som årlig skatt till hela fordonsbeståndet. Det framhäver skattens styrande effekt och håller enskilda höjningar på en moderat nivå. De genomsnittliga höjningarna blir ca 60-61 euro per år. Dessutom betonas en *utsläppsbaserad* höjning för att effektivisera den styrande effekten så att ökningen är störst i det segment där det finns flest fordon i trafik. Enskilda höjningar ska således på årsnivå variera mellan 12 och 69 euro. Höjningen av skatten enligt *total massa* ska däremot förbli 60 euro i alla viktclasser.

Den årliga utsläppsbaserade skatten varierar efter höjningarna totalt mellan 79 och 618 euro, och den skatt som baserar sig på totalmassan varierar mellan 186 och 595 euro. Skatten enligt totalmassan ska fortfarande vara lindrigare än den utsläppsbaserade för att säkerställa en rättvis beskattning. - Det bör också konstateras att för elbilar tas enligt en uttrycklig bestämmelse i lagen den lägsta utsläppsbaserade grundskatten (70 euro per år) även om elbilar i övrigt skulle höra till de fordon som beskattas enligt total

massa. Propositionen medför ingen ändring i det avseendet.

Skatteförhöjning

Utskottet anser att propositionen på det hela taget är väl motiverad och hanterlig till sina verkningar. Intäkterna av fordonsskatten har en stor fiskal betydelse. Den är således inte konjunkturkänslig på samma sätt som bilskatten. Det syns också i intäkterna som har ökat stadigt varje år¹ medan intäkterna av bilskatten har varierat mellan över och under en miljard euro. En stabil bilskatt och måttfulla höjningar bidrar också till att överföra beskattningens tyngdpunkt från anskaffning till förbrukning, vilket redan länge har varit ett mål.

Propositionen är väl i linje också med de allmänna miljömålen, anser utskottet. Fordonsskatten är en del av den miljöbaserade trafikbeskattningen jämsides med bilskatten och beskattningen av drivmedel. Den bidrar således till att stödja de krävande målen för utsläppsminskning för de verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsätter², som överhuvudtaget kräver mångsidiga metoder med omfattande verkningar. — Det är anmärkningsvärt att trots att de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar har sjunkit betydligt bl.a. på grund av skattestyrning har trafikens andel av utsläppen förblivit nästan oförändrad. Den utgör fortfarande ungefär en femtedel av alla koldioxidutsläpp i Finland. Det beror inte bara på att genomsnittsåldern för bilbeståndet är relativt hög³ utan också på att antalet personbilar och trafikprestationer fortfar att öka stadigt.

¹ I 2015 års budgetproposition beräknas fordonsskatten ge 957 miljoner euro och bilskatten 993 miljoner euro (RP 131/2014 rd)

² Kommissionen har framställt som mål för den sektor som inte handlar med utsläppsätter en minskning av utsläppen av växthusgaser med 30 procent jämfört med år 2005 i sitt meddelande av den 22 januari 2014 om en klimat- och energipolitisk ram för perioden 2020—2030, (Kom(2014)15 slutgiltig)

Dessutom anser utskottet att den utsläppsbase-
serade höjningen är väl viktad eftersom höjning-
en stiger brantast för de mest typiska utsläpps-
mängderna inom personbilsbeståndet och på så
sätt har den mest effektiva täckningen. Dessut-
om är höjningen större än genomsnittet för bilar
med en utsläppsnivå på 174-284 g/km. Den
största höjningen ska gälla bilar med en utsläpp-
snivå på 233 g/km. Med en jämn eller ökande
skatteförhöjning härifrån mot skattetabellens
övre gräns skulle skattebeloppet bli oskäligt
høgt för bilar med de största utsläppen jämfört
med andra bilar. Med avseende på att minska
koldioxidutsläppen inom vägtrafiken saknar det-
ta dock betydelse på grund av att det finns gan-
ska få sådana fordon. Trots att den föreslagna
höjningen är större i skattetabellens nedre gräns
än i den övre gränsen, skulle det högsta skattebe-
loppet som är 618 euro ändå vara nästan niofal-

ligt jämfört med den lägsta skattenivån som är
70 euro.

Eftersom förslaget endast gäller skattebelop-
pet medför det ingen förändring i fordonsskat-
tens basala struktur. Det är motiverat eftersom
skattemodellens styrande verkan är god och den
är lätt att förstå; skattenivån baserar sig på for-
donets utsläpp antingen direkt eller på grundval
av massan. Dessutom är skattemodellen teknik-
neutral: den gynnar alla utsläppssnåla bilar oav-
sett teknik. Skattenivån kan justeras också ge-
nom användningen av fordonet eftersom for-
donsbeskattningen gäller per dag. På så sätt kan
t.ex. skattebelastningen för husbilar lindras.

Andra ändringsförslag

Utskottet har inget att invända när det gäller öv-
riga förslag av främst teknisk karaktär.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslaget utan ändringar.

³ Medelåldern för de bilar som fanns antecknade i re-
gistret och som var i användning i trafiken 2013 var
för personbilar 11,2 år och för paketbilar 11,9 år.

Helsingfors den 7 november 2014

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kimmo Sasi /saml
vordf. Pentti Kettunen /saf
medl. Pertti Hemmilä /saml (delvis)
Jouko Jääskeläinen /kd
Timo Kalli /cent (delvis)
Sampsa Kataja /saml
Esko Kiviranta /cent
Mats Nylund /sv
Heli Paasio /sd
Markku Rossi /cent

Matti Saarinen /sd
Jouko Skinnari /sd
Osmo Soininvaara /gröna
Kauko Tuupainen /saf
Kari Uotila /vänst
Ville Vähämäki /saf
ers. Riitta Myller /sd
Eero Reijonen /cent
Harry Wallin /sd
Anne-Mari Virolainen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION

Motivering

Regeringen föreslår fordonsskattelagen ändras och att fordonsskattens grundbelopp höjs för att ge ökade skatteintäkter och en bättre styreffekt. Skatten för fordonsparkens bilar med genomsnittliga utsläpp, dvs. de vilkas koldioxidutsläpp uppgår till 160-180 gram per kilometer, stiger med ca 60 euro per år.

Sannfinländarna anser att lagförslaget inte på något sätt kan anses ha den styrande verkan som nämns i motivtexten. När man ser till tabellen i propositionen, som jämför den nuvarande och den föreslagna fordonsskatten kan det konstateras att skatten proportionellt sett stramas åt mest uttryckligen i fråga om bilar med små utsläpp. Ju större utsläppsklass, desto mindre är skattens relativa ökning. I den skatteklass som har de största utsläppen skulle höjningen av fordonsskatten också absolut vara mindre än för skatteklasser med lågt och medelstort utsläpp. Det är ägnat att ge konsumenterna helt felaktiga signaler om hurdan miljöstyrning som eftersträvas med skatten.

Den påstådda miljöstyrningen står också i konflikt med att fordonsskatten tas ut även om fordonet inte skulle köra en meter. Den enda skatt som styr konsumtionen är bränsleskatten. Sannfinländarna anser det tvivelaktigt att propositionens motiv saknar verklighetsbakgrund.

I genomsnitt är nyare bilar utsläppssnålare och säkrare. Men fordonsbeståndet i Finland blir

i genomsnitt allt äldre. Det kan anses vara en miljö- och säkerhetsolägenhet. Skattehöjningar som den i propositionen bidrar till att samma utveckling fortsätter.

Sannfinländarna anser att propositionens enda syfte är att samla skatteinkomster till staten. Genom att höja fordonsskatten genomförs detta på ett sätt som motsvarar plattskatt. Sannfinländarna kan inte acceptera att effekten återigen mest drabbar låginkomsttagare som måste ha bil för att kunna försörja sig. Finland är ett glest bebott land med långa avstånd, där bilen för många är en nödvändighet. Utan bil blir många utan jobb.

Regeringen fortsätter på samma linje som redan har försvagat finländarnas köpkraft under en följd av år. Därför är sannfinländarna övertygade om att propositionens fiskala skatteintäkt blir mindre om biverkningarna i fråga om konsumtionsbeteendet vägs in. Om propositionen träder i kraft kommer fordonsskatten för Finlands mest använda biltyp att ha fördubblats sedan 2012. Det kan på intet sätt anses vara skäligt och motiverat. Regeringen har tagit för sig där motståndet är lägst.

Förslag

Vi föreslår

att lagförslaget förkastas.

Helsingfors den 7 november 2014

Pentti Kettunen /saf
Kauko Tuupainen /saf

Ville Vähämäki /saf