

Finansutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 11 § i och bilagan till fordonsskattelagen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 11 § i och bilagan till fordonsskattelagen (RP 107/2024 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört

- lagstiftningsråd Markus Teräväinen, finansministeriet
- finansexpert Jussi Kiviluoto, finansministeriet
- planerare Johanna Hiltunen, kommunikationsministeriet
- miljöråd Outi Honkatukia, miljöministeriet
- specialsakkunnig Irene Keskihannu, Transport- och kommunikationsverket
- verkställande direktör Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Tero Kallio, Bilimportörerna och -industrin rf
- expert Sini Puntanen, Företagarna i Finland rf
- ekonomisk expert Janne Kalluinen, Skattebetalarnas Centralförbund rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Statens ekonomiska forskningscentral
- Finlands klimatpanel
- Automobilförbundet rf
- Finlands naturskyddsförbund rf
- Suomen Taksiliitto ry
- Sähköinen liikenne ry.

Betänkande FiUB 22/2024 rd

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås det att fordonsskattelagen ändras så att fordonsskatten höjs med sammanlagt cirka 34 miljoner euro enligt nivån 2026. Höjningen ska enligt förslaget i huvudsak gälla grundskatten och drivkraftsskatten på renodlade elbilar och laddbara hybridbilar.

Fordonsskattens grundskatt per år för renodlade elbilar föreslås stiga med cirka 53 euro. Fordonsskattens drivkraftsskatt för renodlade elbilar stiger enligt förslaget med i genomsnitt cirka 35 euro. Den årliga grundskatten på personbilar som är laddhybrider stiger med i genomsnitt cirka 37 euro. I fråga om laddhybriderna föreslås drivkraftsskatten för bensindrivna personbilar stiga med i genomsnitt cirka 41 euro medan den föreslås sjunka med i genomsnitt cirka 140 euro för dieseldrivna personbilar. Grundskatten på paketbilar som är laddhybrider föreslås stiga med i genomsnitt cirka 35 euro.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2025. Den föreslagna fordonsskatten tillämpas dock först i fråga om skatt som tas ut den 1 januari 2026 och senare.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

Genom propositionen genomförs de åtgärder för att höja fordonsskatten som regeringen kom överens om vid överläggningarna om planen för de offentliga finanserna för 2025—2028. Höjningen gäller grundskatten och drivkraftsskatten, och den ska gälla främst elbilar och laddbara hybrider. I och med att bilbeståndet blir elektrifierat leder denna skatteförhöjning till ökade skatteintäkter, står det i propositionen.

Den överenskomna höjningen av fordonsskatten hänför sig också till en förlängning av skattesubventionen för beskattningsvärdet för sådana elbilar som används som tjänstebilar för åren 2026—2029. Målet är att genom skatteändringarna enligt en statisk bedömning öka statens skatteinkomster med cirka 20 miljoner euro på 2026 års nivå, inbegripet den förlust av skatteinkomster som enligt uppskattning följer av att skattesubventionen för tjänstebilar förlängs. Av statsfinansiella skäl är höjningen av fordonsskatten dock permanent och dimensioneringen ändras inte utifrån de faktiska kostnaderna för skattesubventionen för tjänstebilar.

Utöver de statsfinansiella målen är ett syfte med ändringen av drivkraftsskatten att göra energiskattesystemet mer konsekvent så att man slopar den skatteförmån som den lägre genomsnittliga punktskatten på elström lett till på årsnivå jämfört med skatten på motorbensin. De nuvarande drivkraftsskattesatserna har fastställts i samband med den energiskattereform som trädde i kraft 2011. Enligt propositionen ansågs då elbilar och laddhybrider vara begränsat användbara eftersom deras tekniska utveckling befann sig i initialfasen och laddningsinfrastrukturen var bristfäll-

Betänkande FiUB 22/2024 rd

lig. Skattenivåerna fastställdes då enligt korta körsträckor med eldrift. I dag har dessa begränsningar av användbarheten till stor del undanröjts.

De föreslagna ändringarna i fordonsskatten beräknas öka intäkterna från skatten med cirka 34 miljoner euro på 2026 års nivå, varav grundskattens andel uppgår till cirka 20 miljoner euro. Av dessa ändringar kommer cirka 30 procent, det vill säga 10 miljoner euro, att märkas redan 2025 som en ökning av skatteintäkter, eftersom fordonsskatt tas ut i förväg för en skatteperiod på tolv månader och debetsedlar där skattebeloppen bygger på de nya skattegrunderna kommer att sändas ut redan från och med januari 2025.

I och med att elbilarna och laddhybriderna blir allt vanligare kommer skatteändringarna att omfatta en allt större del av fordonsbeståndet, vilket i sin tur leder till ökade intäkter från fordonsskatten. Skattehöjningarnas effekt på intäktsökningarna från fordonsskatten beräknas i propositionen uppgå till cirka 44 miljoner euro 2027 och 55 miljoner euro 2028.

Sakkunniga har kritiserat höjningen av fordonsskatten på elbilar och laddhybrider och ansett att den bland annat försämrar fordonsskattens utsläppsstyrande effekt och bromsar elektrifieringen av trafiken. Dessutom har det ansetts att höjningen kan försämma möjligheterna att uppnå målen för minskning av utsläppen inom transportsektorn eller skyldigheterna att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn.

Eftersom skatteändringarna i någon mån ökar de årliga kostnaderna för elbilar och laddhybrider jämfört med bilar med förbränningsmotor, kommer marknadsandelarna för elbilar och laddhybrider enligt propositionen att minska något vid första registrering och vid import av begagnade fordon. Kostnaderna för elbilar stiger med i genomsnitt 88 euro per år och kostnaderna för bensindrivna laddhybrider med i genomsnitt 78 euro, medan kostnaderna för dieseldrivna laddhybrider minskar med i genomsnitt 104 euro.

De föreslagna ändringarna beräknas öka koldioxidutsläppen till atmosfären från drivmedelskonsumtionen med cirka 0,03 megaton på 2030 års nivå. De kalkylerade koldioxidutsläppen inom ansvarsfördelningssektorn kommer på 2030 års nivå att stiga med uppskattningsvis cirka 0,02 megaton när man beaktar de förnybara bränslenas andel av bränsleförbrukningen, står det i propositionen. De kalkylerade koldioxidutsläppen från ansvarsfördelningssektorn blir kumulativt sett cirka 0,06 megaton högre för åren 2025—2030. Kombinerat med förlängningen av skattesubventionen för tjänstebilar med nollutsläpp, som beräknas sänka de kalkylerade utsläppen från trafiken, är de kalkylerade utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn enligt propositionen kumulativt sett för åren 2025—2030 endast cirka 0,01 megaton högre än om inga skatteändringar gjordes.

Sammantaget sett anser utskottet att de föreslagna ändringarna behövs och är angelägna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Betänkande FiUB 22/2024 rd

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 107/2024 rd utan ändringar.

Helsingfors 22.11.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Markus Lohi cent
medlem Markku Eestilä saml
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Timo Heinonen saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Jari Koskela saf
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Aki Lindén sd
medlem Mika Lintilä cent
medlem Laura Meriluoto vänst
medlem Minna Reijonen saf
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Joona Räsänen sd
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Ville Valkonen saml
medlem Pia Viitanen sd
medlem Ville Vähämäki saf
ersättare Krista Mikkonen gröna
ersättare Riitta Mäkinen sd
ersättare Henrik Wickström sv.

Sekreterare var

utskottsråd Tarja Järvinen.

Betänkande FiUB 22/2024 rd

Reservation 1

Reservation 1 /sd

Motivering

I proposition RP 107/2024 rd föreslås det att fordonsskattelagen ändras så att fordonsskatten höjs med sammanlagt cirka 34 miljoner euro enligt nivån 2026. Höjningen ska enligt förslaget i huvudsak gälla grundskatten och drivkraftsskatten på renodlade elbilar och laddbara hybridbilar. Ändringen görs genom revidering av skattetabellerna A och A1 i bilagan till fordonsskattelagen. Vid överläggningarna om planen för de offentliga finanserna för 2025—2028 kom regeringen överens om åtgärder för att förbättra hållbarheten i de offentliga finanserna och skapa förutsättningar för att bromsa skuldsättningen. Propositionens mål är fiskala och de försvagar i viss mån fordonsskattens styreffekt på utsläppen.

Beskattningen av transporter bildar en helhet som inte kan greppas via en enskild skatteändring. Bakgrunden till regeringens nu föreslagna skattehöjning är proposition RP 35/2023 rd från i fjol där regeringen föreslog en sänkning av fordonsskatten med 50 miljoner euro per år med tyngdpunkt på bilar med medelhög och hög utsläppsnivå samt på de äldsta bilarna. Propositionernas sammantagna effekt blir då en skärpning av beskattningen av utsläppssnåla bilar och en lindring av beskattningen av bilar med medelhög och hög utsläppsnivå. Även om fordonsskattens styreffekt inte är lika stor som drivmedels-, energi- eller bilbeskattningens, är den sammantagna effekten av besluten outhärdlig med tanke på den gröna omställningen.

Förnyelsen av bilbeståndet bromsas upp och utsläppen ökar. Propositionen strider alltså mot målet att dämpa utsläppen från trafiken. Finland har som mål att minska utsläppen från trafiken med hälften från 2005 års nivå fram till 2030. Trafiken har också en central betydelse för uppnåendet av det mål om minskade utsläppet som ställts upp för den så kallade ansvarsfördelningssektorn. Ett misslyckande med detta mål leder till en situation där Finland måste bedriva handel med utsläppsminskningenheter med de EU-länder som har lyckats med sitt mål. Det är helt oklart till vilket pris och av vem vi kan få sådana enheter, och det är en betydande risk för statsfinanserna i slutet av årtiondet att målet för minskning av utsläppen från trafiken inte har kunnat nås.

Bilisterna reagerar klart och tydligt på beskattningen av transporter genom sina konsumtionsval. Detta erbjuder en stor möjlighet för transportskatterna att styra utvecklingen av bilbeståndet i landet, men gör det också svårt att uppnå skatternas fiskala mål, eftersom skattebasen försvagas om bilbeståndet utvecklas i riktning mot mindre beskattade bilar. Fordonsskattens styreffekt bland de tre huvudsakliga skatterna verkar vara minst och dess avkastning mest förutsägbar, vilket ur fiskal synvinkel gör den mer användbar än bil- eller drivmedelsskatten. De krympande skattebaserna inom transporter är en central orsak till att statens inkomstunderlag minskar, och därför är det motiverat att tyngdpunkten i beskattningen av transporter flyttas över till fordonsskatten.

Socialdemokraterna understöder regeringens proposition om höjning av fordonsskatten för att stärka skattebasen för transporter. Propositionen är också rättvis när skattehöjningen progressivt riktas till dem som har de högsta inkomsterna, dvs. till dem som har den största skattekraften. Propositionen är dock inte i sig tillräcklig, utan den bör förenas med ett återtagande av de ogrundade skattesänkningar för bilar med höga utsläpp och gamla bilar som det fattades beslut om 2023. Om

Betänkande FiUB 22/2024 rd Reservation 1

2023 års sänkningar av fordonsskatten inte återtogs lindrar regeringen fordonsskatten över lag, vilket inte är önskvärt med tanke på beskattningen av transporter i stort.

Sammantaget skulle de ändringar i fordonsskattetabellerna som socialdemokraterna föreslår statistiskt öka intäkterna från fordonsskatten med cirka 85 miljoner euro per år. Beskattningen av gamla bilar och bilar med höga utsläpp skärps, vilket sannolikt skulle göra att de fortare utgår ur bilbeståndet. Proposition RP 35/2023 rd fokuserade skattesänkningen i skattetabell 1 på bilar med medelstora och stora utsläpp så att skattenedsättningen börjar på utsläppsnivån 111 gram per kilometer och sträckte sig till utsläppsnivån 210 gram per kilometer. Vi vill återinföra fordonsskatten på dessa bilar i dess tidigare form. Regeringen föreslog då inga ändringar i skattetabell 1 A för bilar vars utsläpp mäts med WLTP-metoden. Tabellen gäller bilar som förvärvats 2017—2019 eller därefter. Socialdemokraterna föreslår därför inga ändringar i denna tabell, eftersom det inte finns någon skattelättnad som kan återtogs.

Förslag

Vi föreslår

*att riksdagen godkänner lagförslaget med följande ändringar: (**Reservationens ändringsförslag**)*

Reservationens ändringsförslag

Lag

om ändring av 11 § i och bilagan till fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 11 § 1 mom. 2 punkten och i bilagan till lagen skattetabellerna 1, 1 A **och 2**, sådana de lyder, 11 § 1 mom. 2 punkten i lag 943/2018, skattetabell 1 **och 2** i lag 1223/2023 och skattetabell 1 A i lag 1071/2018, som följer:

11 §

Drivkraftsskatt

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är

2) med avvikelse från bestämmelserna i 1 punkten per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa dock

- a) 1,9 cent om fordonets drivkraft är el,
- b) 0,95 cent om fordonets drivkraft är el och motorbensin,

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

- c) 3,6 cent om fordonets drivkraft är el och dieselolja,
 - d) 3,1 cent om fordonets drivkraft är bränsle som består av metan,
-

Denna lag träder i kraft den 20 .

Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet av denna lag till och med den 31 december 2025.

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

SKATTETABELL 1

Fordonets CO2- utsläpp	Skattens belopp
---------------------------	-----------------

g/km	cent/dag	euro/365 dagar
0	29,10	106,21
1	29,10	106,21
2	29,10	106,21
3	29,10	106,21
4	29,10	106,21
5	29,10	106,21
6	29,10	106,21
7	29,10	106,21
8	29,10	106,21
9	29,10	106,21
10	29,10	106,21
11	29,10	106,21
12	29,10	106,21
13	29,10	106,21
14	29,10	106,21
15	29,10	106,21
16	29,10	106,21
17	29,10	106,21
18	29,10	106,21
19	29,10	106,21
20	29,10	106,21
21	29,10	106,21
22	29,10	106,21
23	29,10	106,21
24	29,10	106,21
25	29,10	106,21
26	29,10	106,21
27	29,10	106,21
28	29,10	106,21
29	29,10	106,21

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

30	29,10	106,21
31	29,10	106,21
32	29,10	106,21
33	29,10	106,21
34	29,10	106,21
35	29,10	106,21
36	29,10	106,21
37	29,10	106,21
38	29,10	106,21
39	29,10	106,21
40	29,10	106,21
41	29,10	106,21
42	29,10	106,21
43	29,10	106,21
44	29,10	106,21
45	29,10	106,21
46	29,10	106,21
47	29,10	106,21
48	29,10	106,21
49	29,10	106,21
50	29,10	106,21
51	29,10	106,21
52	29,10	106,21
53	29,10	106,21
54	29,10	106,21
55	29,10	106,21
56	29,10	106,21
57	29,10	106,21
58	29,10	106,21
59	29,10	106,21
60	29,10	106,21
61	29,10	106,21
62	29,10	106,21
63	29,10	106,21

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

64	29,10	106,21
65	29,10	106,21
66	29,10	106,21
67	29,10	106,21
68	29,10	106,21
69	29,10	106,21
70	29,10	106,21
71	29,10	106,21
72	29,10	106,21
73	29,10	106,21
74	29,10	106,21
75	29,10	106,21
76	29,10	106,21
77	29,10	106,21
78	29,10	106,21
79	29,10	106,21
80	29,10	106,21
81	29,10	106,21
82	29,10	106,21
83	29,20	106,58
84	29,50	107,67
85	29,80	108,77
86	30,10	109,86
87	30,40	110,96
88	30,70	112,05
89	30,90	112,78
90	31,20	113,88
91	31,50	114,97
92	31,80	116,07
93	32,10	117,16
94	32,40	118,26
95	32,80	119,72
96	33,10	120,81
97	33,40	121,91

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

98	33,70	123,00
99	34,00	124,10
100	34,40	125,56
101	34,70	126,65
102	35,00	127,75
103	35,40	129,21
104	35,70	130,30
105	36,00	131,40
106	36,40	132,86
107	36,70	133,95
108	37,10	135,41
109	37,40	136,51
110	37,80	137,97
111	38,20	138,70
112	38,50	139,79
113	38,90	140,89
114	39,30	141,62
115	39,70	142,71
116	40,10	143,81
117	40,40	144,90
118	40,80	145,63
119	41,20	146,73
120	41,60	147,82
121	42,00	148,92
122	42,40	149,65
123	42,80	150,74
124	43,30	151,84
125	43,70	152,93
126	44,10	153,66
127	44,50	154,76
128	45,00	155,85
129	45,40	156,95
130	45,80	157,68
131	46,30	158,77

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

132	46,70	159,87
133	47,20	160,96
134	47,60	161,69
135	48,10	162,79
136	48,50	163,88
137	49,00	164,61
138	49,50	165,71
139	49,90	166,80
140	50,40	167,90
141	50,90	168,63
142	51,40	169,72
143	51,90	170,82
144	52,40	171,91
145	52,90	172,64
146	53,40	173,74
147	53,90	174,83
148	54,40	175,93
149	54,90	176,66
150	55,40	177,75
151	56,00	178,85
152	56,50	179,94
153	57,00	180,67
154	57,60	181,77
155	58,10	182,86
156	58,70	183,96
157	59,20	184,69
158	59,80	185,78
159	60,30	186,88
160	60,90	187,61
161	61,40	188,70
162	62,00	189,80
163	62,60	190,89
164	63,20	191,62
165	63,80	192,72

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

166	64,30	193,81
167	64,90	194,91
168	65,50	195,64
169	66,10	196,73
170	66,70	197,83
171	67,40	198,92
172	68,00	199,65
173	68,60	200,75
174	69,20	201,84
175	69,80	202,94
176	70,50	206,59
177	71,10	210,24
178	71,70	214,25
179	72,40	217,90
180	73,00	221,92
181	73,70	225,57
182	74,30	229,22
183	75,00	233,23
184	75,70	236,88
185	76,30	240,90
186	77,00	244,55
187	77,70	248,20
188	78,40	252,21
189	79,00	255,86
190	79,70	259,88
191	80,40	263,53
192	81,10	267,18
193	81,80	271,19
194	82,50	274,84
195	83,20	278,86
196	83,90	282,51
197	84,70	286,52
198	85,40	290,17
199	86,00	293,82

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

200	86,60	297,84
201	87,20	301,49
202	87,70	305,50
203	88,30	309,15
204	88,90	312,80
205	89,50	316,82
206	90,00	320,47
207	90,60	324,48
208	91,20	328,13
209	91,80	331,78
210	92,40	335,80
211	93,00	339,45
212	93,50	341,27
213	94,10	343,46
214	94,70	345,65
215	95,30	347,84
216	95,90	350,03
217	96,50	352,22
218	97,10	354,41
219	97,70	356,60
220	98,30	358,79
221	98,90	360,98
222	99,50	363,17
223	100,10	365,36
224	100,70	367,55
225	101,30	369,74
226	101,90	371,93
227	102,50	374,12
228	103,10	376,31
229	103,70	378,50
230	104,30	380,69
231	104,90	382,88
232	105,50	385,07
233	106,20	387,63

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

234	106,80	389,82
235	107,40	392,01
236	108,00	394,20
237	108,60	396,39
238	109,20	398,58
239	109,80	400,77
240	110,40	402,96
241	111,00	405,15
242	111,60	407,34
243	112,20	409,53
244	112,90	412,08
245	113,50	414,27
246	114,10	416,46
247	114,70	418,65
248	115,30	420,84
249	115,90	423,03
250	116,50	425,22
251	117,10	427,41
252	117,70	429,60
253	118,30	431,79
254	118,90	433,98
255	119,50	436,17
256	120,10	438,36
257	120,70	440,55
258	121,30	442,74
259	121,90	444,93
260	122,50	447,12
261	123,10	449,31
262	123,70	451,50
263	124,30	453,69
264	124,90	455,88
265	125,40	457,71
266	126,00	459,90
267	126,60	462,09

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

268	127,20	464,28
269	127,80	466,47
270	128,40	468,66
271	128,90	470,48
272	129,50	472,67
273	130,10	474,86
274	130,70	477,05
275	131,20	478,88
276	131,80	481,07
277	132,40	483,26
278	132,90	485,08
279	133,50	487,27
280	134,00	489,10
281	134,60	491,29
282	135,10	493,11
283	135,70	495,30
284	136,30	497,49
285	136,80	499,32
286	137,30	501,14
287	137,90	503,33
288	138,40	505,16
289	139,00	507,35
290	139,50	509,17
291	140,00	511,00
292	140,60	513,19
293	141,10	515,01
294	141,60	516,84
295	142,10	518,66
296	142,60	520,49
297	143,20	522,68
298	143,70	524,50
299	144,20	526,33
300	144,70	528,15
301	145,20	529,98

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

302	145,70	531,80
303	146,20	533,63
304	146,70	535,45
305	147,20	537,28
306	147,70	539,10
307	148,10	540,56
308	148,60	542,39
309	149,10	544,21
310	149,60	546,04
311	150,10	547,86
312	150,50	549,32
313	151,00	551,15
314	151,40	552,61
315	151,90	554,43
316	152,40	556,26
317	152,80	557,72
318	153,30	559,54
319	153,70	561,00
320	154,20	562,83
321	154,60	564,29
322	155,00	565,75
323	155,50	567,57
324	155,90	569,03
325	156,30	570,49
326	156,70	571,95
327	157,20	573,78
328	157,60	575,24
329	158,00	576,70
330	158,40	578,16
331	158,80	579,62
332	159,20	581,08
333	159,60	582,54
334	160,00	584,00
335	160,40	585,46

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

336	160,80	586,92
337	161,20	588,38
338	161,60	589,84
339	161,90	590,93
340	162,30	592,39
341	162,70	593,85
342	163,10	595,31
343	163,40	596,41
344	163,80	597,87
345	164,20	599,33
346	164,50	600,42
347	164,90	601,88
348	165,20	602,98
349	165,60	604,44
350	165,90	605,53
351	166,30	606,99
352	166,60	608,09
353	166,90	609,18
354	167,30	610,64
355	167,60	611,74
356	167,90	612,83
357	168,20	613,93
358	168,50	615,02
359	168,90	616,48
360	169,20	617,58
361	169,50	618,67
362	169,80	619,77
363	170,10	620,86
364	170,40	621,96
365	170,70	623,05
366	171,00	624,15
367	171,30	625,24
368	171,60	626,34
369	171,90	627,43

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

370	172,10	628,16
371	172,40	629,26
372	172,70	630,35
373	173,00	631,45
374	173,20	632,18
375	173,50	633,27
376	173,80	634,37
377	174,00	635,10
378	174,30	636,19
379	174,50	636,92
380	174,80	638,02
381	175,10	639,11
382	175,30	639,84
383	175,50	640,57
384	175,80	641,67
385	176,00	642,40
386	176,30	643,49
387	176,50	644,22
388	176,70	644,95
389	177,00	646,05
390	177,20	646,78
391	177,40	647,51
392	177,60	648,24
393	177,90	649,33
394	178,10	650,06
395	178,30	650,79
396	178,50	651,52
397	178,70	652,25
398	178,90	652,98
399	179,10	653,71
400 eller mera	179,30	654,44

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 1

SKATTETABELL 2

Fordonets totalmassa	Skattens belopp	
kilogram	cent/dag	euro/365 dagar
högst 1 300	61,00	222,65
1 301–1 400	64,00	233,60
1 401–1 500	67,20	245,28
1 501–1 600	70,60	257,69
1 601–1 700	74,20	270,83
1 701–1 800	78,00	284,70
1 801–1 900	82,00	299,30
1 901–2 000	86,20	314,63
2 001–2 100	90,60	330,69
2 101–2 200	95,20	347,48
2 201–2 300	100,00	365,00
2 301–2 400	105,00	383,25
2 401–2 500	110,20	402,23
2 501–2 600	115,60	421,94
2 601–2 700	121,20	442,38
2 701–2 800	127,00	463,55
2 801–2 900	133,00	485,45
2 901–3 000	139,20	508,08
3 001–3 100	145,60	531,44
3 101–3 200	152,20	555,53
3 201–3 300	159,00	580,35
3 301–3 400	166,00	605,90
3 401 eller mera	173,20	632,18

Helsingfors 22.11.2024

Joona Räsänen sd
Pia Viitanen sd
Aki Lindén sd
Suna Kymäläinen sd
Riitta Mäkinen sd

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 2

Reservation 2 /cent

Motivering

Rättvis transportbeskattning

Centern vill utveckla beskattningen av trafiken i en rättvisare riktning genom en totalreform av transportbeskattningen. Faktum kvarstår att Finlands skatteinkomster kommer att rasa inom den närmaste framtiden uttryckligen på grund av att skatteintäkterna från transporter minskar. Utan en totalreform kommer allt färre att betala en allt större andel av transportskatterna. De som inte har möjlighet att köpa elbilar.

Behovet av en totalreform understryks av att regeringen har beslutat att Finland ska införa handel med utsläppsrätter inom transportsektorn redan 2027 och detta kommer att ha stora effekter på drivmedelspriserna. En ansvarsfull politik är att hitta en rättvis lösning där alla vägtrafikanter är med och står för kostnaderna. När det gäller att främja detta bromsar regeringen in fastän det är bråttom.

Centern föreslår ett tillägg på sammanlagt 100 miljoner euro för 2025 för att reformera beskattningen av transporter.

Av detta täcks 50 miljoner genom att den sänkning av fordonsskatten för gamla bilar som regeringen genomfört och som är svagt motiverad med tanke på de offentliga finanserna återtas. Den lagändring som gäller detta är redan i kraft, men sänkningen av fordonsskattens grundskatt tillämpas enligt den gällande lagen på den skatt som tas ut för den 1 januari 2025 och därefter, så tillämpningen av lagen hinner ännu upphävas (*Förslag till uttalande 1*).

Ytterligare 50 miljoner samlas in genom att beskattningen av renodlade elbilar och laddhybridbilar höjs mer än vad regeringen har för avsikt att göra. Regeringens skattehöjning på 34 miljoner euro för renodlade elbilar och laddbara bensindrivna hybridbilar är ett steg i rätt riktning, men även efter det är totalbeskattningen av elbilar fortfarande ganska moderat. Även om bilbeståndet behöver förnyas, är det skäligt att också elbilsägarna i högre grad än för närvarande ska delta i finansieringen av väginfrastrukturen (*Förslag till uttalande 2*).

Regeringen har för avsikt att införa en vägavgift för tung trafik. Detta projekt bör påskyndas. Vi vill samla in 15 miljoner euro genom att införa en vinjettavgift för utländska lastbilar redan nästa år. Likaså finns det skäl att påskynda genomförandet av dieselolja för yrkestrafik.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner två uttalanden. (*Reservationens förslag till uttalanden*)

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 2

Reservationens förslag till uttalanden

- 1. Riksdagen förutsätter att regeringen för konsolidering av de offentliga finanserna återtar den sänkning av fordonsskattens grundskatt som blir tillämplig den 1 januari 2025.*
- 2. Riksdagen förutsätter att regeringen för konsolidering av de offentliga finanserna utan dröjsmål bereder en lagändring genom vilken man eftersträvar en tilläggsintäkt på 50 miljoner euro i inflödet av fordonsskatt på elbilar och laddhybrider.*

Helsingfors 22.11.2024

Markus Lohi cent
Mika Lintilä cent

Betänkande FiUB 22/2024 rd

Reservation 3

Reservation 3 /gröna och vänst

Motivering

Finland släpar efter när det gäller att fullgöra sina klimatförpliktelser. Den nationella klimatlagen förutsätter att Finland minskar sina koldioxidutsläpp med 60 procent fram till 2030, med 80 procent fram till 2040 och med 90—95 procent fram till 2050 jämfört med 1990 års nivå. Enligt lagen ska Finland vara klimatneutralt senast 2035. Som medlem i Europeiska unionen måste Finland också bland annat halvera utsläppen från ansvarsfördelningssektorn, inklusive utsläppen från trafiken, fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Då är det ännu möjligt att uppfylla EU:s skyldighet att vara klimatneutralt senast 2050. Genom de åtgärder som hittills vidtagits kommer dessa skyldigheter inte att fullföljas, utan ytterligare åtgärder kommer att behövas. När det gäller trafiken inom ansvarsfördelningssektorn är situationen kritisk.

Trafiken är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn. Den står för cirka 23 procent av Finlands totala utsläpp. Så gott som alla dessa utsläpp kommer från vägtrafiken. Tidigare var förhoppningen att man genom att utnyttja flexibilitet i utsläppsminskningen mellan sektorerna inte skulle ha så stort tryck på utsläppsminskning inom ansvarsfördelningssektorn och därmed trafiken, men när markanvändningssektorns koldioxidsänkande effekt dramatiskt har krympt jämfört med tidigare uppskattningar, kan flexibiliteten sannolikt inte utnyttjas. I värsta fall måste flexibiliteten göras i motsatt riktning. Utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, dvs. särskilt inom trafiken, bör således minskas ännu snabbare än tidigare för att skyldigheterna att minska utsläppen ska kunna fullgöras.

Att inte uppfylla åtagandena om utsläppsminskning är inte bara ett juridiskt och moraliskt problem utan också en stor ekonomisk risk för Finland. Utsläppsminskningsunderskottet inom ansvarsfördelningssektorn kan behöva kompenseras genom köp av dyra utsläppsminskningsenheter från andra EU-medlemsstater. En särskild ekonomisk risk utgörs av att det inte kommer att uppnås utsläppsminskningar inom markanvändningssektorn och att det inte finns utsläppsminskningsenheter att köpa från andra länder. Då blir underskottet en skyldighet för ansvarsfördelningssektorn enligt koefficienten 1,08 och utsläppen från ansvarsfördelningssektorn, särskilt från trafiken, måste minskas eller fler utsläppsenheter köpas.

Regeringen föreslår att fordonsskatten höjs med cirka 34 miljoner euro. De föreslagna höjningarna ska i huvudsak gälla grundskatten och drivkraftsskatten på renodlade elbilar och laddbara hybridbilar. Propositionen är inte i linje med Finlands egna klimatförpliktelser enligt lagen eller uppfyllandet av klimatförpliktelserna på EU-nivå. Eftersom skattehöjningar i praktiken föreslås endast för elbilar, kommer det att bromsa upp omställningen till utsläppssnåla transporter och därigenom försvåra uppfyllandet av Finlands klimatförpliktelser. Propositionen tacklar inte heller på något sätt den ekonomiska risk som ett eventuellt uteblivet åtagande att minska utsläppen medför, utan risken blir större.

Elbilar är en kritisk del av elektrifieringen av trafiken. För att klimatmålen ska nås krävs det utöver andra åtgärder en betydande ökning av försäljningen av renodlade elbilar i alla bilkategorier. Trots detta kommer propositionen tillsammans med sänkningen av drivmedelsskatten, ändring-

Betänkande FiUB 22/2024 rd
Reservation 3

arna i distributionsskyldigheten och slopandet av anskaffningsstödet för elbilar med största sannolikhet att avsevärt försämra efterfrågan på elbilar. Propositionen motiveras med fiskala konsekvenser, men propositionens beräknade fiskala effekt kan uppnås också utan att utsläppsminskningarna äventyras.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors 22.11.2024

Laura Meriluoto vänst
Krista Mikkonen gröna