

## Finansutskottet

### Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till bilskattelagen

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till bilskattelagen (RP 276/2018 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

##### *Beredning i delegation*

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

##### *Sakkunniga*

Delegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Jenni Oksanen, finansministeriet
- överinspektör Päivi Jokivuori, Skatteförvaltningen
- specialforskare Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- kommunikationschef Jukka Tolvanen, Automobilförbundet rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Bilimportörerna och -industrin rf.

#### PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i den skattetabell 1 A i bilagan till bilskattelagen som tillämpas på person- och paketbilar vilkas specifika koldioxidutsläpp har angetts enligt det nya förfarandet för utsläppsmätning som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning. Den föreslagna ändringen ska anpassa bilskattenivåerna, som grundar sig på koldioxidutsläppen, till utsläppsvärdena enligt det nya förfarandet så att skattenivåerna i snitt hålls oförändrade jämfört med läget innan det nya förfarandet trädde i kraft, samtidigt beaktande den redan beslutade sänkning av bilskatten som ska träda i kraft vid ingången av 2019.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2019. Det är emellertid meningen att lagen ska tillämpas på fordon som beskattas som nya redan från och med den dag propositionen publiceras, alltså från den 3 december 2018. På fordon som beställts före den 1 september 2018 och för vilka dagen

## Betänkande FiUB 25/2018 rd

för bestämmande av skatten är den 3 december 2018 eller senare ska dessutom alltjämt skatteta-bell 1, som grundar sig på det gamla mätförfarandet, få tillämpas om de skattskyldige yrkar på det.

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

#### *Bakgrund*

Propositionen är baserad på ett uttalande som utskottet föreslog och riksdagen godkände när den i våras fattade beslut om ändringar i bilskattelagen och i skattenivåerna enligt fordonsskattelagen<sup>1</sup>. Orsaken till ändringsbehovet var den nya testmetod som började användas för att mäta koldiox-idutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon den 1 september 2018. Den nya *mätmetoden WLTP*<sup>2</sup> ersatte den dåvarande mätmetoden, *NEDC-testet*<sup>3</sup>. Den nya metoden beaktar de faktiska utsläppen från ett fordon på ett mer sanningsenligt sätt.

Syftet med lagändringen var att anpassa skattenivåerna till de nya utsläppsvärdena på ett sätt där enbart en ändring i sättet att mäta inte ska strama åt beskattningen. Utsläppsvärdena för exempel-vis personbilarna här uppskattades i genomsnitt vara 22 procent högre enligt den nya mätmeto-den. Utan en anpassning av skattetabellen skulle det ha betytt en höjning av skatten med cirka 6 procentenheter. Avsikten var att undvika störningar på marknaden till följd av ändringarna, och därför ville regeringen sätta i kraft de nya skattetabellerna redan den 1 september.

Man visste redan då att vissa osäkerhetsmoment var förknippade med den nya skattetabellerna bland annat eftersom skatteanpassningen enbart byggde på jämförelseuppgifter som tagits fram genom simulering. Riksdagen förutsatte därför i sitt uttalande att finansministeriet följer hur änd-ringarna påverkar skattenivån och före utgången av 2018 lägger fram en sakkunnigutredning om detta. Om utredningen gav anledning till korrigerande lagstiftningsåtgärder, skulle ministeriet utan dröjsmål bereda behövliga propositioner och lämna dem till riksdagen för behandling. — Den föreliggande propositionen bygger på mer precisa uppgifter utifrån sådan bevakning.

#### *Anpassning av skattenivån*

De lagförslag som behandlades i våras byggde således på den information som simulering gav om värdena på koldioxidutsläppen enligt den nya mätmetoden. Då fanns inga sådana faktiska upp-gifter baserade på laboratoriemätningar som skulle ha kunnat användas för tillräckligt tillförlitli-ga slutledningar. Den studie från kommissionens gemensamma forskningscentrum JRC<sup>4</sup> som an-vändes som faktaunderlag ansågs ändå vara den mest omfattande och tillförlitliga av de modeller som beskrev den nya metoden. Det motsvarade också bilbranschens uppfattning.

1 FiUB 7/2018 rd samt RSv 64/2018 rd — RP 74/2018 rd.

2 WLTP, Worldwide Light Vehicles Test Procedure, globalt harmoniserat provningsförfarande för lätta for-don.

3 NEDC, New European Driving Cycle, den nya europeiska körcykeln.

4 JRC, Joint Research Center, gemensamma forskningscentrumet.

## Betänkande FiUB 25/2018 rd

Man var dessutom tvungen att göra anpassningen utifrån ett antal antaganden om förändringar i förhållandet mellan mätmetoderna på olika utsläppsnivåer. Den bedömning som gjordes var att den nya metoden var en större belastning för små bilar än för större bilar, och därför minskades anpassningen när utsläppen ökade.

De skattetabeller som byggde på dessa utgångspunkter motsvarade sammanlagt i genomsnitt de tidigare skattenivåerna. Med andra ord var det meningen att nivån på bilbeskattningen varken skulle stiga eller sjunka. Eftersom mätmetoderna var sinsemellan olika var det inte möjligt att genomföra ändringen mer specificerad än så. Det gick således inte att fullt ut beakta hur bytet av mätmetod påverkade utsläppsvärdena på olika utsläppsnivåer och ännu mindre specifikt per bil.

Den föreliggande propositionen bygger på uppgifter som samlats in på väsentligen annat sätt: grunden utgörs av inhemskt material om bilbeskattning och registermaterial med uppgift om utsläppsvärden för cirka 23 500 nya bilar enligt den nya mätmetoden. Trots detta ingår även nu generaliseringar eftersom materialet bara beskriver förändringar i utsläppsvärdena på kort sikt. Regeringen påpekar dessutom i propositionen att i praktiken är sådana bilmärken och bilmodeller överrepresenterade i materialet som det har sålts mycket av under sensommaren och hösten i år. Dessutom innehåller materialet eventuellt i genomsnitt mer sådana bilar för vilka bytet av mätmetod är ofördelaktigt. Undersökningen genomfördes av Teknologiska forskningscentralen VTT Ab<sup>5</sup> och i dess rapport sågs obalansen mellan de företrädde märkena och modellerna, å ena sidan, och de normala marknadsandelarna, å andra sidan, som den största bristen i materialet.

Utredningen gjordes av VTT och Trafiksäkerhetsverket i samarbete, och en slutsats man kan dra av den är att vårens ändring höjde skattenivån mer än vad som var avsett. Det årliga genomsnittliga utsläppsvärdet för sålda bilar ser ut att stiga med 27 i stället för med 22 procent. Dessutom är effekten större än tidigare när det gäller voluminösa utsläppsnivåer som överstiger det genomsnittliga utsläppsnivån för nya bilar. Därför är det motiverat att justera skattetabellerna så att detta kan rättas till.

### *Utskottets ståndpunkt*

Utskottet uttrycker sin tillfredsställelse över att ministeriet tillsammans med experterna på VTT och Trafiksäkerhetsverket lyckats få ihop en tillräckligt representativ expertutredning för att bedöma ändringsbehovet. Det är fortfarande fråga om att försöka bevara den genomsnittliga nivån på bilbeskattningen jämfört med situationen innan den nya WLTP-metoden infördes. Detta går nu att genomföra mer exakt än i propositionen från i våras tack vare den nya utredningen.

Utskottet tillstyrker dessutom nivån och inriktningen på de föreslagna ändringarna. Propositionen bygger direkt på VTT:s utredning och dess slutsatser. Dessutom har bilbranschen deltagit i arbetet med att ta fram materialet för utredningen och i samband med sakkunnigutfrågningen uttryckt sin tillfredsställelse över slutresultatet. Det innebär att den nya skattetabellen leder till ett så gott som neutralt resultat skattemässigt. Därmed rättas den ökning av den genomsnittliga skatten till som följde av den skattetabell som trädde i kraft i september.

---

<sup>5</sup> NEDC- ja WLTP-perustaisen autoverotuksen vertailu (Jämförelse av bilbeskattning enligt NEDC- och WLTP-metoderna), Asiakasraportti, VTT-CR-06808-18, 30.11.2018.

## Betänkande FiUB 25/2018 rd

Bilbranschen har dessutom konstaterat att undersökningen inföll vid rätt tidpunkt. Motiveringen är att den nya mätmetoden med tiden leder till betydande modellförändringar. Därför skulle det i framtiden vara svårare att samla in motsvarande undersökningsmaterial om skillnaderna mellan olika mätmetoder. Detta nämns också i propositionsmotiven. Utskottet framhäver också dessa aspekter när det gäller att motivera en snabbt genomförd lagändring.

Propositionen antas heller inte minska de faktiska bilskatteintäkterna, även om den kalkylerade effekten uppskattas vara omkring 100 miljoner euro enligt 2019 års nivå. Uppskattningen bygger på antagandet att skattenivån för personbilar kommer att sjunka med i genomsnitt omkring 1,5 procentenheter jämfört med nuläget. Den största sänkningen, mer än tre procentenheter, gäller fordon som klart överskrider genomsnittsutsläppen för nya bilar.

Utskottet anser således att propositionen sammantaget är motiverad. Den korrigerande propositionen är tidsmässigt optimalt anpassad liksom även bestämmelserna om ikraftträdandet. Eftersom det rör sig om en teknisk korrigerande är det inte ändamålsenligt att i detta sammanhang närmare gå in på allmänna aspekter av bilbeskattningen. Till dessa hör framför allt de allmänna miljökraven, men också exempelvis de bakomliggande orsakerna till importen av begagnade bilar och kravet på förutsebarhet i beskattningen. Att vänta är snart också rapporten från arbetsgruppen för klimatpolitiken inom transportsektorn<sup>6</sup> och rapporten för projektet avseende skatterna för transporter och biltrafik<sup>7</sup>. De bidrar till beskrivningen av effekterna av ändringar i beskattningen och belyser framtida utvecklingsbehov.

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

*Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 276/2018 rd utan ändringar.*

---

6 Arbetsgruppen är tillsatt av kommunikationsministeriet och dess mandattid är 12.4–12.12.2018. Arbetsgruppen har i uppgift att ta reda på och analysera olika metoder för att få bort utsläppen av växthusgaser från trafiken på längre sikt. Arbetet utgör en fortsättning på statsrådets redogörelse om en klimatpolitisk plan på medellång sikt fram till 2030 (SRR 7/2017 rd) och de metoder som där lyfts fram för att göra Finland koldioxidneutralt senast 2045.

7 Forskningsprojektet ingår i statsrådets utrednings- och forskningsplan för 2017. Den undersöker hur höjningar av bränsleskatten märks i priserna i olika regioner, presenterar en beskrivande analys av de senaste bilskatteändringarna och bedömer, med hjälp av Statistikcentralens mikrosimuleringsmodell, vilka effekter ändringar i bränsle- och fordonsskatten har på inkomstfördelningen.

## Betänkande FiUB 25/2018 rd

Helsingfors 12.12.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Timo Kalli cent  
vice ordförande Ville Vähämäki saf  
medlem Timo Harakka sd  
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 Elina Lepomäki saml  
medlem Johanna Ojala-Niemelä sd (delvis)  
medlem Aila Paloniemi cent (delvis)  
medlem Antti Rantakangas cent  
medlem Markku Rossi cent  
medlem Eero Suutari saml (delvis)  
medlem Maria Tolppanen sd (delvis)  
medlem Matti Torvinen blå (delvis)  
medlem Kari Uotila vänst  
medlem Ozan Yanar gröna (delvis)  
ersättare Markku Eestilä saml (delvis)  
ersättare Lasse Hautala cent (delvis)  
ersättare Reijo Hongisto blå (delvis)  
ersättare Emma Kari gröna (delvis)  
ersättare Riitta Myller sd (delvis)  
ersättare Joonas Räsänen sd.

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

**Betänkande FiUB 25/2018 rd**  
**Reservation**

**RESERVATION**

**Motivering**

Regeringens proposition kan ses som en teknisk korrigeringsåtgärd som bygger på vad utskottet tidigare uttalat. Genom propositionen anpassas bilskatttabellerna till den nya mätmetoden WLTP på så sätt att skattenivåerna i genomsnitt ligger kvar på samma nivå som innan den nya mätmetoden började användas. Avsikten är att ändringen samtidigt beaktar den tidigare sänkningen av bilskatten på 65 miljoner euro från ingången av 2019.

FN:s mellanstatliga klimatpanel uppmanar i sin färskaste rapport till fler och snabbare åtgärder för att minska utsläppen också inom trafik och transport. Arbetsgruppen för klimatpolitiken inom transportsektorn kommer med samma uppmaning i sin rapport, som offentliggjordes i dag. Det står klart att utsläppsstyrningen måste öka också inom bilbeskattningen för att Finland ska kunna nå sina klimatstrategiska mål och fullgöra sina åtaganden för utsläppsminskning. Den aktuella reformen är emellertid av teknisk karaktär och därför är det motiverat att inte se över bilskatttabellerna i några andra avseenden i detta sammanhang.

**Förslag**

Vi föreslår

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

**Reservationens förslag till uttalande**

*Riksdagen förutsätter att regeringen omedelbart vidtar åtgärder för att stärka bil- och fordonsskattens styreffekt på så sätt att beskattningen gynnar köp av utsläppsfria och utsläppsnåla bilar och att regeringen gör en samlad analys hela trafik- och transportbeskattningen i syfte att bekämpa klimatförändringen.*

Helsingfors 12.12.2018

Timo Harakka sd  
Kari Uotila vänst  
Ozan Yanar gröna  
Mats Nylund sv  
Johanna Ojala-Niemelä sd  
Maria Tolppanen sd  
Joonas Räsänen sd  
Emma Kari gröna  
Pia Viitanen sd  
Peter Östman kd