

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 1/2006 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av 6 § i bränsleavgiftslagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 mars 2006 en proposition med förslag till lag om ändring av 6 § i bränsleavgiftslagen (RP 15/2006 rd) till finansutskottet för beredning.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande motioner:

- LM 37/2004 rd — Erkki Pulliainen /gröna: Lag om ändring av 12 och 38 § lagen om fordonsskatt, 1 § lagen om bränsleavgift, 1 § lagen om accis på flytande bränslen och av lagrubriken och 6 § bilskattelagen (remitterad 29.4.2004)
- LM 42/2005 rd — Pekka Vilkuna /cent m.fl.: Lag om ändring av 6 § i bränsleavgiftslagen (remitterad 12.5.2005)
- AM 23/2004 rd — Toimi Kankaanniemi /kd m.fl.: Beskattning av hybridbilar (remitterad 28.4.2004)

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Merja Sandell, finansministeriet
- specialmedarbetare Juhani Hienonen, kommunikationsministeriet
- enhetschef Markku Kärkkäinen, Fordonsförvaltningscentralen
- försäljningschef Jussi Vainikka, Gasum Oy
- vice verkställande direktör Pekka Niemi, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna rf.

Med anledning av lagmotion LM 42/2005 rd har skattedelegationen hört

- riksdagsledamot Pekka Vilkuna, riksdagen
- konsultativ tjänsteman Merja Sandell, finansministeriet.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONERNA

Propositionen

Avsikten är att i bränsleavgiftslagen slopa kravet på att gasdrivna fordon som är befriade från bränsleavgift ska uppfylla bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft och som åtminstone uppfyller nivån EURO-4. Till lagen fogas en bestämmelse om avgiftsbefrielse för fordon som använder trä- och torvbaserat bränsle.

Lagen avses träda i kraft efter det att de säkerhetskrav för fordons gasaggregat och installationen av dem som ska införas i fordonsföreskrifterna har trätt i kraft.

Motioner

LM 37/2004 rd. I lagmotionen föreslås ändringar i 12 § 1 mom. och 38 § i lagen om fordonsskatt, 1 § 1 mom. i lagen om bränsleavgift, 1 § 1 mom. i lagen om accis på flytande bränslen och 6 § 1 mom. i bilskattelagen. Ändringarna av-

ser att främja användningen av flytande och gasformiga biobränslen i trafiken.

Förslaget innebär att person- och paketbilar som använder såväl gasformiga som flytande biobränslen befrias från fordonsskatt och att också flytande biobränslen befrias från bränsleavgift. Dessutom föreslår motionsställaren att gasformiga och flytande biobränslen befrias från accis på flytande bränslen och att bilskatten för fordon som använder biobränsle sänks till 10 procent.

LM 42/2005 rd. I lagmotionen föreslås att 6 § 1 mom. 4 och 5 punkten i bränsleavgiftslagen ändras genom strykning av kravet på utsläppsnivå som uppfyller nivån EURO. Dessutom föreslås i motionen att väte läggs till 4 punkten.

AM 23/2004 rd. I åtgärdsmotionen föreslås att regeringen snabbt vidtar åtgärder för att sänka skatten för hybridbilar.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

Propositionen bygger i praktiken på en lagmotion i riksdagen, LM 42/2005 rd, vars ändamål är att skattevägen få gasdrivna bilar att bli allmännare. Motionen har undertecknats av 178 ledamöter.

Lagmotionen åter har ett nära samband med de ändringar som riksdagen gjorde när bränsleavgiftslagen stiftades 2003 och som överlag avsåg att öka användningen av biobränslen i trafiken. Den viktigaste ändringen på denna punkt var att person- och paketbilar som drivs med metangas befriades från drivkraftsskatt, alltså det som tidigare kallades dieselskatt. Dessutom ströks i bränsleavgiftslagen villkoret att bara person- och paketbilar tillverkade för biogasdrift vore befriade från bränsleavgift.

Till följd av en hänvisningsbestämmelse mellan lagarna blev skattefriheten dock inte fullständig i och med att det krävs att gasdrivna person- och paketbilar som befriats från avgift första gången de tas i bruk ska uppfylla bestämmelserna om den *följande* utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft, dock minst nivån EURO 4. Nu föreslås att detta villkor ska slopas. Framöver ska det alltså räcka med att utsläppsnivån uppfyller kraven i den fordonslagstiftning som gäller godkännande för trafik. För fordon som i efterhand byggs om till gasdrift innebär detta att avgaskravet gäller när fordonet *först tas i bruk*.

Ändringen gör det lättare för framför allt utländska fabrikstillverkade begagnade bilar och gasdrivna bilar som byggs om här hemma att bli godkända för trafik och komma ut på marknaden. Däremot påverkar förslaget inte nya bilar,

eftersom de oavsett årsmodell från och med i år måste uppfylla kravet på nivån EURO 4.

De experter utskottet hört har välkomnat förslaget. Gasdrivna bilar betraktas allmänt taget som säkra, och en adekvat nivå kan säkerställas genom tekniska krav i en förordning från kommunikationsministeriet, genom lämpliga anvisningar och genom en omsorgsfull ändringsbesiktning, vilket också är tänkt att ske. Det finns alltså inga fordonstekniska hinder för lagändringen.

Bristen på gastankställen har länge upplevts som ett problem men nu håller det på att få sin lösning. Gasum Oy:s ambition är att före 2010 bygga upp ett nät av ca 30 tankställen. Enligt planerna kommer ett tiotal tankställen att finnas inom huvudstadsregionen och resten på tätbebyggda områden som nås av naturgasnätet så att det obehindrat går att köra inom hela gastanknätet. Efter initialfasen finns det planer på att utvidga nätet med stationer längs huvudlederna och med enstaka stationer utanför naturgasnätet sannolikt för tankning av biogas eller kondenserad naturgas. Dessutom planerar man redan i år introducera tankstationer för s.k. hemmiljö, som kan användas i fastigheter kopplade till distributionsnätet för naturgas.

En utredning från Statens tekniska forskningscentral ger vid handen att naturgasen är på stark frammarsch som transportbränsle i Europa¹. Gasdrivna bilar är helt allmänna i vår världsdel och flest är de i Italien, ca 450 000. De positiva miljöeffekterna är givna; enligt undersökningen är koldioxidutsläppen ca 25 procent mindre än i bensindrivna bilar och det buller gasbilarna ger upphov till är avsevärt lägre än med traditionell motorteknik. Biogasen ger dessutom dubbla fördelar när bränslet förädlas av giftig, miljöskadlig metan som avges vid förruttelse.

Utskottet ser propositionen som ett led i en storskalig utveckling mot en utsläppssnål ener-

giförbrukning och därmed som en positiv miljöpolitisk åtgärd. Därtill gör den det lättare att ta i bruk naturgas- och biogasdrivna fordon och klarlägger situationen för dem som planerar och dem som köper sådana fordon. För att inhemsk biogas ska kunna användas som bränsle i fordon behövs det fler naturgasdrivna bilar. Med denna motivering tillstyrker utskottet propositionen.

Kommunikationsministeriets förordning om bilar och släpvnars konstruktion och utrustning avses bli ändrad med giltighet från den 1 juni 2006. De nu föreslagna ändringarna i bränsleavgiftslagen är tänkta att träda i kraft samtidigt. Ett enhetligt regelverk talar enligt utskottet för denna lösning. Samtidigt försäkras man sig om att de gasdrivna fordon som godkänns för bruk uppfyller säkerhetskraven.

Trä- och torvbaserade bränslen

I propositionen ingår en precisering som korregerar en lapsus som skedde i samband med den föregående behandlingen av lagen. Befrielsen från bränsleavgift utsträcks nu, som tanken var, till fordon som drivs med trä- eller torvbaserat bränsle. Dessa fordon är redan nu befriade från fordonsskattens grundskatteandel och drivkraftsskatteandel. Sakligt sett finns det alltså ingen anledning att påföra bränsleskatt och följaktligen är preciseringen nödvändig.

Motionerna

Som ovan konstaterats bygger propositionen i själva verket på lagmotion LM 42/2005 rd. Men eftersom propositionen också tar upp fordon som drivs med trä- eller torvbaserat bränsle anser utskottet att lagförslaget bör godkännas utslutande utgående från regeringens proposition. Utskottet föreslår därför att motionerna förkastas.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår finansutskottet

att lagförslaget godkänns utan ändringar och

¹ Tuula Mäkinen, Kai Sipilä & Nils-Olof Nylund, Liikenteen biopolttoaineiden tuotanto- ja käyttömahdollisuus Suomessa, VTT Tiedotteita 2288, Esbo 2005.

FiUB 1/2006 rd — RP 15/2006 rd

att motionerna LM 37/2004 rd, LM 42/2005 rd och AM 23/2004 rd förkassas.

Helsingfors den 7 april 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Koski /cent
vordf. Matti Ahde /sd
medl. Christina Gestrin /sv
Kyösti Karjula /cent
Jari Koskinen /saml
Pekka Kuosmanen /saml
Maija-Liisa Lindqvist /cent
Mika Lintilä /cent
Pekka Nousiainen /cent
Tuija Nurmi /saml

Pirkko Peltomo /sd
Iivo Polvi /vänst
Virpa Puisto /sd (delvis)
Matti Saarinen /sd
Anni Sinnemäki /gröna
Irja Tulonen /saml
ers. Timo Kalli /cent (delvis)
Olli Nepponen /saml (delvis)
Aulis Ranta-Muotio /cent (delvis)
Maija Rask /sd (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.