

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 23/2007 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 6 november 2007 en proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 147/2007 rd) till finansutskottet för beredning.

Lagmotion

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande lagmotion:

— LM 73/2007 rd — Raimo Vistbacka /saf m.fl.: Lag om ändring av 51 § i bilskattelagen (remitterades 11.10.2007)

Utlåtanden

I enlighet med riksdagens beslut har kommunikationsutskottet (KoUU 14/2007 rd) och miljöutskottet (MiUU 14/2007 rd) lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandena återges efter betänkandet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Merja Sandell och finanssekreterare Petri Malinen, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Tuomo Suvanto, kommunikationsministeriet
- tullskattechef Marko Koski, Tullstyrelsen

- enhetschef Olli Lindroos, Fordonsförvaltningscentralen AKE
- verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
- professor Esko Linnakangas, Helsingfors universitet
- direktör Martti Virtanen, Konkurrensverket
- överassistent Kimmo Klemola, Villmanstrands tekniska universitet
- verkställande direktör Matti Järvinen, Trafikskyddet
- projektchef Esa Mannisenmäki, Bussförbundet
- verkställande direktör Jouko Kinnunen, Motiva Oy
- ombudsman Eero Yrjö-Koskinen, Finlands naturskyddsförbund rf
- direktör Heikki Ojanperä, Tekniska Handelsförbundet rf
- chefsjurist Juha Koponen, Skattebetalarnas Centralförbund
- verkställande direktör Jarmo Nupponen, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf.

Skriftligt utlåtande har lämnats av

- Liikenneympäristöyhdistys
- Elfordonsföreningen i Finland
- Finlands miljöcentral
- finansministeriet
- miljöministeriet.

PROPOSITIONEN OCH LAGMOTIONEN

Regeringens proposition

Regeringen föreslår att bilskattelagen ändras så, att skattesatsen för personbilar graderas lineärt enligt bilens specifika koldioxidutsläpp. Samtidigt sänks den genomsnittliga skattenivån för personbilar med cirka en sjättedel. De fasta avdrag som tillämpas i beskattningen av personbilar ska slopas.

Den föreslagna skatten är 10–40 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln beroende på bilens koldioxidutsläpp. Skatten på de personbilar som det inte finns utsläppsuppgifter om fastställs utifrån de beräknade utsläppen enligt bilens totalmassa och drivkraft. De föreslagna

skattesatserna ska tillämpas både på nya importbilar och på importbilar som beskattas som begagnade.

Inga ändringar föreslås i beskattningen av paketbilar och motorcyklar.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2008.

Lagmotionen

LM 73/2007 rd. I motionen föreslås det att invaliditetsavdragen i lagen höjs.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

Propositionen om ändring av bilskattelagen överlämnades samtidigt som propositionen om ändring av fordonsskattelagen (RP 146/2007 rd). De bildar en helhet som ska medge en övergång till en principiellt miljöbaserad, strukturellt enkel, tydlig och överskådlig skattemodell för inköp och användning av personbilar. Dessutom ska bilskatten på personbilar sänkas med en sjättedel i genomsnitt.

Ändringarna avses träda i kraft i början av nästa år. Ändringen i fordonsskattelagen kräver däremot vissa datatekniska förberedelser och därför ska den sättas i kraft genom en förordning vid en tidpunkt som bestäms separat, uppskattningsvis 2010.

Den nya skattemodellen går ut på att både *bilskattens* och *fordonsskattens grundskatt* graderas utifrån bilens koldioxidutsläpp, som motsvarar den specifika bränsleförbrukningen. Kopplingen till utsläppen är konsekvent på så sätt att varje gram koldioxid inverkar direkt på bilskattesatsen och fordonsskattens belopp. Ju mindre koldioxidutsläppen är desto lägre är skatten och

tvärtom. Skattebeloppen visas direkt i tabeller som fogas till lagarna och kan därför lätt kontrolleras av vem som helst t.ex. inför ett köpbeslut. Om det inte finns några uppgifter om utsläppen ska skatten bestämmas enligt bilens totala massa och bilskatten ska dessutom bestämmas utifrån drivkraften. Den här sekundära skatTEGRUNDEN gäller praktiskt taget bara personbilar som tagits i bruk före 2001.

Propositionerna hänger samman med målet i regeringsprogrammet att utveckla beskattningen för att minska utsläppen, spara energi och förbättra energieffektiviteten. Skatteändringarna är avsedda att uppmuntra konsumenterna att välja bilmodeller vars specifika bränsleförbrukning och alltså också koldioxidutsläpp är mindre. Samtidigt påskyndas förnyelsen i bilbeståndet så att bilar med den nyaste tekniken blir vanligare. Samtidigt minskar de skadliga avgasutsläppen så som kväveoxid och hälsovådliga partiklar.

Skattemodellen är flexibel så att skattenivån lätt kan ändras t.ex. till följd av skärpta miljökrav. Den är strukturellt enkel också därför att den ska tillämpas dels på nya personbilar, dels på alla importbilar som beskattas som begagnade. Det innebär att de s.k. historiska skattesatser-

na för importbilar som tagits i bruk före 2003 slopas.

Förslaget till ändring i bilskattelagen

Bilskatten ska fortfarande vara baserad på det allmänna konsumentpriset men *skattesatsen* ska alltså bestämmas direkt utifrån bilens koldioxidutsläpp (g/km). Uppgifterna om utsläppen ska anges av biltillverkaren utifrån den specifika bränsleförbrukningen vid blandad stads- och landsvägskörning (l/100 km) som testats i laboratorium enligt EG-bestämmelserna om typgodkännande.

Den lägsta skattesatsen är 10 och den högsta 40. Mellan de två värdena stiger skattesatsen lineärt och ganska brant med en procentenhet per tio gram koldioxid. Brytpunkten i skatten ligger högre än den genomsnittliga utsläppsnivån 180 g/km för nya bilar¹, nämligen 220 g/km.² Utsläppssnålare bilar får alltså en lägre skatt än de har idag. Skatteandelen i konsumentpriset på personbilar som förbrukar mycket bränsle kommer att stiga kännbart, från ca 26 procent upp till 40 procent.

I och med reformen kommer bilskatten att minska för drygt 80 procent av de personbilsmodeller som finns på marknaden. Skatten på en personbil som släpper ut i genomsnitt 180 gram per kilometer sjunker t.ex. från 26 till 22 procent av det allmänna konsumentpriset. Dieseldrivna personbilar drar nytta av en skatt som grundar sig på utsläppsvärden i jämförelse med motsvarande bensinmodell. Om den specifika förbrukningen t.ex. är under fem liter och utsläppsnivån är 120—130 g/km sjunker skattens andel till 16—17 procent av konsumentpriset.

Den nya bilskatten ska påföras både nya och begagnade importbilar som anmäls för beskattning efter att lagen trätt i kraft.

De årliga intäkterna av bilskatten beräknas minska med ca 18 procent, dvs. 216 miljoner euro, på kort sikt.³ Den mervärdesskatt som tas ut på bilskatten sjunker dessutom med 47 miljoner euro. Nästa år kommer effekterna troligtvis inte att vara så stora eftersom en del skatteintäkter från det innevarande året tydligen kommer att flyttas över till nästa år på grund av ansamlad efterfråga.

Skatteintäkterna kommer att minska också på grund av vissa generella faktorer: konsumentpriserna på bilar sjunker, bränslesnåla modeller blir mer efterfrågade och den specifika bränsleförbrukningen minskar på grund av bilarnas tekniska utveckling. Därför beräknar regeringen att skatteintäkterna kan minska mycket mer än väntat på lång sikt. — Visserligen kompenseras minskningen i någon mån av den väntade ökningen i försäljningen av nya bilar.

Miljöutskottets och kommunikationsutskottets utlåtanden

Båda utskotten talar för en omstrukturering av bilskatten enligt förslaget och anser att åtgärden är ett steg i rätt riktning mot minskade utsläpp av växthusgaser från trafiken.

Skattemodellen anses vara bra och strukturellt avancerad eftersom den prioriterar små och utsläppssnåla bilar och varje gram koldioxid inverkar på skattesatsen. Dessutom kan målnivån lätt ändras efter skärpta mål för utsläppsreduktion.

Utskotten påpekar också att bilbeståndet och trafikprestationerna kan tänkas öka, vilket försvagar miljöeffekterna. Miljöutskottet menar visserligen att det är viktigt med ett nyare bilbestånd för att koldioxidutsläppen ska kunna hejdas. Ståndpunkten bygger på livscykelanalyser

¹ Den här utsläppsnivån gäller bensindrivna bilar som förbrukar 7,7 l bränsle per 100 km och dieslbilar som har en blandad förbrukning på 6,9 l per 100 km.

² En utsläppsnivå över 220 g/km gäller bensindrivna bilar som förbrukar mer än 9,4 l bränsle per 100 km och dieslbilar vars blandade förbrukning är mer än 8,5 l per 100 km.

³ Bilskatteintäkterna var totalt 1 297 miljoner euro 2006. Största delen, alltså 90 procent, härrörde från personbilar och resten från paketbilar och lastbilar. Nya fordon stod för 90 procent av skatteintäkterna. Antalet personbilar var enligt Statistikcentralen ca 2,5 miljoner i slutet av 2006, vilket motsvarar 86 procent av hela bilbeståndet. Den näst största fordonskategorin var paketbilar, ca 284 000 stycken.

som visar att vi inte borde vänta på att gamla bilar ska sluta fungera förrän vi tar dem ur bruk. Det bör alltså uttryckligen finnas incitament till att göra sig av med de äldsta bilarna.

Kommunikationsutskottet menar för sin del att bilskatten är hög i europeisk jämförelse trots skattesänkningen. Ett nyare bilbestånd förbättrar trafiksäkerheten.

Utskotten ser det som viktigt att reformens konsekvenser för trafiken bevakas noga och att t.ex. brytpunkten vid 220 g/km utvärderas utifrån erfarenheterna av reformen. Om det behövs bör vi vidta åtgärder för att öka skattens miljöstyrande effekt.

Miljöutskottet lyfter dessutom fram betydelsen av effektiv information. Konsumenterna bör få en klar signal om att ökningen i koldioxidutsläppen måste stoppas och börja avta också inom trafiksektorn.

Båda utskotten fäster uppmärksamhet vid kollektivtrafiken och förutsätter effektiva insatser för att förbättra den och dess konkurrenskraft. De nämner flera konkreta metoder och stöd för kollektivtrafik i de stora städerna. Beslutet att tidigare lägga stödet anses vara ett steg i rätt riktning.

Slutligen hänvisar utskotten till den trafikpolitiska redogörelsen som är under beredning. I den — liksom i den klimat- och energipolitiska redogörelsen — bör styrmedlen för utsläppen från trafiken granskas som en helhet.

Finansutskottets ståndpunkt

Finansutskottet instämmer i det som de andra utskotten anser i sina utlåtanden.⁴ Det väsentliga är att få en samlad överblick över propositionerna och de möjligheter de erbjuder att påverka

konsumenternas attityder och val på ett effektivt och lättbegripligt sätt.

För att skattestyrningen ska vara effektiv är det viktigt att den miljöstyrande effekten också gäller *inköp av nya bilar* och inte bara användningen så som kommissionen ursprungligen förutsatte i sitt förslag 2005 till direktiv om personbilsbeskattningen.⁵ Medlemsländerna har ställt sig negativa till avsnittet om att slopa beskattningen av inköp så det har nu strukits i direktivförslaget. I den aktuella frågan går förslaget nu bara ut på att införa koldioxidutsläppen som en faktor i bil- och fordonsbeskattningen. — Rådet har beslutat om ändringen med kommissionens samtycke.

I sitt utlåtande nämner finansministeriet den allmänneuropeiska utvecklingen och menar att bilskatten som skatteform snarare är permanent än på väg ut.

Det är effektivt att införa en styrande faktor i bilbeskattningen också därför att de nya bestämmelserna ska bli tillämpliga genast i början av nästa år. Den styrande effekten är alltså omedelbar och stöder redan nu de planerade ändringarna i fordonsbeskattningen som ska träda i kraft först senare.

Det viktigaste särdraget i skattemodellen är att skattesatsen är direkt jämförbar med koldioxidutsläppen och att varje gram utsläpp alltså påverkar skatten. Modellen innehåller alltså helt klart ett ekonomiskt incitament till att välja en utsläppssnål personbil. Därför har brytpunkten inte någon avgörande betydelse på samma sätt som t.ex. i en skattemodell som bygger på bilkategorier med olika skattenivåer. Därför är den föreslagna modellen genuint miljöbaserad, reformvänlig och ekonomiskt sporrande, anser utskottet.

Andra viktiga särdrag är att modellen är enkel och överskådlig. De behövliga uppgifterna är lätt åtkomliga och lättfattliga. Detta är redan i sig en egenskap som kännetecknar ett bra skattesystem och är i synnerhet att rekommendera i tekniska skattesystem så som bilbeskattningen,

⁴ Finansutskottet anmärker dock på miljöutskottets ståndpunkt i fråga om tjänstebilar. Man kan lätt få den uppfattningen att tjänstebilarna lämnas utanför bilskatteformen. Men så är inte fallet, utan beskattningen gäller också tjänstebilar på lika villkor. — Det är en annan sak att det i propositionen (RP 146/2007 rd s. 23/I) står att skattens styrande effekt är mindre på den punkten eftersom företagen har rätt att dra av fordonsutgifter i sin övriga beskattning.

⁵ Kommissionens förslag till direktiv om beskattning av personbilar (KOM(2005) 261).

som nästan alla berörs av. Dessutom är det en nödvändig förutsättning för att miljöstyrningen ska fungera på önskat sätt och påverka konsumenternas attityder och val.

Modellen är förtjänstfull också därför att skattenivån lätt kan ändras efter behovet, så som de andra utskotten säger i sina utlåtanden. Skatten är uppbyggd så att den möjliggör även stora ändringar utan att förlora något av sin enkelhet och överskådlighet. Det här är viktigt eftersom målen för utsläppsreduktion väntas bli skärpta både på gemenskapsnivå och i Finland.

Det är känt att kommissionen har ställt upp strama mål i sin nya strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon.⁶ Nya personbilar som säljs i Europa 2012 bör ha en genomsnittlig utsläppsnivå på högst 120 g/km. Ett förslag till lagstiftning om detta har utlovats senast i mitten av nästa år. Europaparlamentet har nyligen beslutat stanna för målet 125 g/km senast 2015.⁷

EU:s åtaganden att minska utsläppen av växthusgaser — med 20 procent från nivån 1990 fram till 2020 oberoende av om man får till stånd ett internationellt avtal om utsläppsbegränsning eller inte — betyder också att utsläppen måste reduceras betydligt, också inom sektorer utanför utsläppshandeln så som trafiken.

Målen kommer att bli krävande också för oss, för de personbilar som registrerades här första gången i fjol hade ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 180 g/km. De årliga koldioxidutsläppen från personbilar var ca 7 miljoner ton 2005, vilket motsvarar 59 procent av de totala utsläp-

pen från vägtrafiken och ca 12 procent av alla koldioxidutsläpp i Finland.

Med tanke på en tydlig, lättfattlig och acceptabel bilbeskattning anser utskottet det mycket lyckat att den nya skattemodellen konsekvent ska tillämpas också på alla importbilar som beskattas som begagnade.

Ett avgörande stöd för detta är de domar som gemenskapernas domstol gav i de förenade målen om bilbeskattningen i Ungern (*C-290/05 Nadasdi och C-333/05 Nemeth*). Där antogs en ny ståndpunkt om tillämpningen av förbudet mot skattediskriminering på fordon som importeras som begagnade när en medlemsstat inför en ny skatt eller ändrar skattesatsen eller grunden för fastställandet av en gällande skatt. De sakkunniga i skatterätt som utskottet hört har i likhet med regeringen ansett att principen kan tillämpas i Finland också, särskilt nu när det är fråga om en miljöbaserad skattereform. Skattesatsen för begagnade bilar kan alltså också vara högre eller lägre än den s.k. historiska skattesatsen för en motsvarande bil då denna var ny.

Bilparken

Sakkunniga har främst varit oroliga för att fordonsparken och följaktligen också trafikprestationen ska öka. Därför har de delvis förhållit sig kritiskt till en sänkt bilskatt. Detsamma framgår av de andra utskottens utlåtanden.

Finansutskottet har ovan redogjort för sina synpunkter på varför det är befogat att införa skattestyrning i bilbeskattningen. Det skulle inte just vara möjligt att driva igenom en så här stor strukturell ändring utan justeringar i skattenivån. — Den nya skalan går ju från minimiskatten på 10 procent till maximinivån 40 procent. Den gällande skalan är praktiskt taget fast och ligger på ungefär 26 procent med beaktande av olika slags avdrag. Det är alltså i stor utsträckning fråga om lansering av och acceptabilitet hos en ny skattemodell. Som sagt kan skattenivån ändras efter behov.

Den höga bilbeskattningen har sammantaget haft effekter av två olika slag på bilparken. Dels har ökningen i bilbeståndet avtagit, dels har en

⁶ Kommissionens meddelande av den 7 juli 2007 (KOM(2007) 19).

⁷ Parlamentets slutsatser av den 24 oktober 2007 om gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon (2007/2119(INI)).

generell förnyelse hindrats. Men det behövs en förnyelse så som de andra utskotten noterat i sina utlåtanden. Exempelvis finns det fortfarande fler än 500 000 bensindrivna personbilar utan katalysator i fordonsregistret, fastän katalysatorn har hört till standardutrustningen i personbilar sedan 1990.

En stor och aktuell fråga är med vilka fordon som bilarna från den här tiden kommer att ersättas när de tas ur bruk under det innevarande decenniet. Propositionen kan få vissa konsekvenser för bl.a. detta.

Det är allmänt taget betydelsefullt att granska bilparkens struktur, för de genomsnittliga utsläppen från personbilar är större hos oss än i Europa överlag.

Frågan är också förknippad med en trafiksäkerhetsaspekt. Trafikskyddet har påpekat bl.a. att nya bilar är avsevärt mycket hållbarare vid kollisioner än t.ex. bilar från 1990-talet. Det är alltså viktigt att bilparken förnyas också ur den här synvinkeln. — Visserligen finns det många olika faktorer som påverkar trafiksäkerheten och vi bör försöka påverka dem alla på olika sätt. Säkerheten är alltså inte garanterad bara för att bilen är stor. Fordonets och vägens skick är av betydelse, likaså förarens attityder, körvanor och erfarenhet.

Antalet personbilar och trafikprestationer hänger i sista hand samman med det allmänna ekonomiska läget. I och med den ekonomiska tillväxten och den höjda levnadsstandarden har allt fler hushåll två eller tre bilar. De senaste åren har konsumenterna tenderat att köpa stora personbilar som förbrukar mycket bränsle. Lagförslaget är avsett att bryta den här trenden och göra utsläppssnåla bilar mer lockande med hjälp av ekonomiska styrmedel.

Finansministeriet har bedömt att trafikprestationerna håller på att nå ett slags kulmen hos oss. Människorna och samhället har varken tid eller råd att öka den genomsnittliga körprestationen.

Ministeriet bygger sin synpunkt på att trafikprestationerna per person hos oss redan nu är bland de högsta i EU. Dessutom har trafikvolymen och koldioxidutsläppen i genomsnitt ökat långsammare i vårt land än i andra EU-länder.

De sakkunniga har varit inne på samma linje. Detsamma visar en undersökning som statens tekniska forskningscentral gjort åt kommunikationsministeriet. Där studeras koldioxidutsläppen från trafiken på lång sikt och konsekvenserna av olika åtgärder. Enligt undersökningen kommer trafikprestationerna att öka synnerligen måttligt de närmaste decennierna. Ökningen beräknas bli 1,5 procent per år på kort sikt och 0,5 procent per år på lång sikt fram till 2050.

Förändringarna i antalet bilar och bilbeståndets struktur beror i hög grad på hur konsumenterna reagerar på den nya situationen. Det är önskvärt att det allra äldsta bilbeståndet förnyas snabbast och att bilparken ökar måttligt som väntat. Läget bör bevakas för miljöåtagandena kräver i varje fall att utsläppen minskas.

Kollektivtrafiken

Oron över sänkta kostnader för personbilar och ett ökat bilbestånd har genast väckt frågan om kollektivtrafikens konkurrenskraft. Det här kan också utläsas ur de andra utskottens utlåtanden.

Finansutskottet instämmer i synpunkterna att förutsättningarna för en kollektivtrafik av hög kvalitet bör tryggas. Men det här är ett separat sakkomplex som måste behandlas i ett övergripande och målinriktat perspektiv. Den trafikpolitiska redogörelsen, som ska lämnas på våren, erbjuder en naturlig möjlighet till detta.

Vissa synpunkter har gett upphov till oklarheter och därför noterar utskottet att många slags lättnader redan nu — med fog — tillämpas i beskattningen av bussar. Bussar omfattas varken av bilbeskattning eller fordonsbeskattning. De påförs alltså heller inte någon drivkraftsskatt till skillnad från dieseldrivna personbilar och lastbilar. På biljetterna i kollektivtrafiken tillämpas den lägre av de två tillåtna sänkta mervärdesskattesatserna. Enligt mervärdesskattedirektivet är det inte möjligt att utesluta skatten helt och hållet. Energiskattedirektivet begränsar för sin del spelrummet i bränslebeskattningen.

Enskilda frågor

Nedan behandlas i korthet vissa enskilda frågor som tagits upp vid behandlingen.

Familjebussar. Den nya skattemodellen gäller alla personbilar. Vanligen har stora bilar höga utsläppsvärden och därför är skattesatsen för dem också hög. Det kan leda till att familjer med många barn nu ställs inför ökade kostnader eftersom de behöver en större bil än vanligt. Relativt sett får de i varje fall sämre villkor i och med reformen.

Enligt utredning finns det ett bränsleeffektivt alternativ bland familjebussmodellerna av flera bilmärken. Familjerna kan alltså välja en modell som förbrukar mindre bränsle utan att behöva ge avkall på bilens transportförmåga.

Utskottet föreslår inga ändringar i fråga om det här just nu. Men frågan om familjernas stödbehov är ändå viktig. Utskottet ser det som nödvändigt att studera den när lagens konsekvenser analyseras.

Vissa andra fordonskategorier. Den utsläppsbaseade skattestyrningen ska i början bara gälla personbilar för hittills är utsläppsmätningen samordnad endast i fråga om dem. Enligt propositionen är det tänkt att paketbilar ska omfattas av skattestyrningen senare.

Förslaget gäller inte motorcyklar och utskottet har inte haft möjlighet att gå in på frågor som berör dem. Detsamma gäller museibilar och hobbybilar. Finansministeriet bereder en reform av de tekniska fordonsdefinitionerna och ska komma med ett förslag inom kort. I det sammanhanget kan åtminstone några av de frågor behandlas som nu lagts åt sidan.

Oavhängighet när det gäller teknik. Den föreslagna skattemodellen är öppen för insyn inte minst därför att skattenivån inte på något sätt är beroende av bilens teknik. Sakkunniga har överlag ansett att det här är en bra egenskap hos modellen. — Erfarenheterna från 1970-talet är inte uppmuntrande i det här avseendet. — Därför är det alltså befogat att inte särbehandla t.ex. el- eller gasdrivna bilar eller s.k. bi-fuel-bilar. Deras skatt ligger oftast i nära de nedre gränserna i tabellerna eftersom deras utsläppsvärden är låga. Tullens möjligheter blir heller inte begränsade

på något sätt när det gäller att befria fordon med banbrytande teknik från bilskatt i enskilda fall.

Utskottet ser det inte som nödvändigt att låta skattestyrningen omfatta utsläpp som är underkastade annan gemenskapsreglering. Sådana utsläpp är framför allt skadliga avgaser som regleras i särskilda Euronormer. Utsläppsgränserna har skärpts rejält och konsekvent sedan utgångsnivån på 1980-talet. Den nyaste normen Euro 5 blir bindande 2009. Visserligen vore det tillåtet med skattestyrning till dess. Men en sådan överlappande reglering har inte ansetts vara relevant.

Utskottet instämmer i synpunkterna ovan och anser utifrån dem att det heller inte behövs något separat skattestöd för partikelfilter.

Behovet av en övergångsbestämmelse. De nya bestämmelserna ska tillämpas på den beskattning som blir anhängig den dag lagen träder i kraft eller därefter. Dessutom föreskrivs vissa lättnader i fall där bilen har anmälts för beskattning innan propositionen överlämnats men beskattningen återkallats senare. De här fallen har inte förorsakat några oklarheter vid utfrågningen av sakkunniga och utskottet har ingenting att anmärka på dem.

Däremot har övergångsregleringen i två andra slags situationer diskuterats. Den ena gäller flyttbilar och den andra gäller fordon som beställts i år och blir färdiga nästa år. Om deras utsläpp är över 220 g/km kommer skatten att stiga jämfört med skattenivån vid inköpet. — Det är klart att fallet också kan vara det motsatta.

Men utskottet talar inte för en särskild övergångsbestämmelse i de här fallen. Orsakerna är många men faktum är att en del drar nytta av en sådan här skatteändring medan andra förlorar på den. Det finns många konsumenter som nyligen har köpt en ny bil vars skatt troligen skulle vara lägre nästa år. Man måste dra en gräns någonstans och det går inte att öka likabehandlingen av konsumenterna genom en övergångsbestämmelse. Den tidigare övergångsperioden i mitten av 1990-talet ledde till oförutsedda problem som domstolarna på olika nivåer fick att lösa så sent som i slutet av decenniet.

Det är heller inte fråga om retroaktiv beskattning, eftersom grunderna och tidpunkten för beskattningen infaller efter att lagen trätt i kraft. — Flyttbilarnas villkor förbättras delvis av att det lagfästa avdraget inte ändras fastän skattenivån sjunker med en sjättedel i genomsnitt. Följaktligen ökar avdragets relativa betydelse. Avdraget på 13 450 euro räcker till för att även större familjebilar ska vara helt skattefria. En ändring är inte befogad heller av denna orsak.

Men utskottet påpekar i alla fall att lagen medger en möjlighet att söka skattelättnad. Tullstyrelsen kan sänka bilskatten eller befria bilen från skatt helt och hållet om det finns särskilda skäl till det i enskilda fall.

Information och uppföljning

Propositionen är noggrant utarbetad och innehåller också ståndpunkter för framtiden. Det är klart konsekvenserna bör bevakas noga. Enligt utskottet är det motiverat och viktigt. Dessutom är avsikten att se till att konsumenterna får information om det viktigaste budskapet i förslaget.

Olika instanser, särskilt Fordonsförvaltningscentralen, har berett sig på att aktivt främja lagens syften. De här insatserna är mycket viktiga för att målen ska kunna nås. — Det är också befogat att i den trafikpolitiska redogörelsen ta upp de ovannämnda frågorna, framför allt kollektivtrafiken.

Utskottet vill för sin del bli informerat om hur lagen påverkar bilparken, utsläppen, medvetenheten och attityderna bland konsumenterna samt

om de slutsatser man kan dra. Därför föreslår utskottet ett uttalande.

Lagmotion

I motionen föreslås att invaliditetsavdragen i lagen ska höjas.

Ovan noteras i fråga om flyttbilar att den relativa betydelsen av ett fast avdrag ökar när bilskatten sänks. Därför anser utskottet det befogat att inte gå in på avdragen i detta sammanhang. Avdraget behöver heller inte justeras uppåt.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår finansutskottet

att lagförslaget godkänns utan ändringar,

att lagmotionen LM 73/2007 rd förkassas och

att ett uttalande godkänns (Utskottets förslag till uttalande).

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen ger akt på hur bilskattereformen påverkar förnyelsen i bilparken, användningen av kollektivtrafik och koldioxidutsläppen från trafiken samt att regeringen lämnar en utredning om detta till finansutskottet i början av 2010.

Helsingfors den 29 november 2007

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Hannes Manninen /cent
vordf. Kari Rajamäki /sd
medl. Christina Gestrin /sv (delvis)
Kyösti Karjula /cent
Esko Kiviranta /cent
Jari Koskinen /saml
Mikko Kuoppa /vänst
Olli Nepponen /saml
Tuija Nurmi /saml
Kirsi Ojansuu /gröna
Heli Paasio /sd

Markku Rossi /cent
Matti Saarinen /sd
Minna Sirnö /vänst
Pia Viitanen /sd
ers. Esko Ahonen /cent
Inkeri Kerola /cent
Lauri Kähkönen /sd
Reijo Paaajanen /saml
Eero Reijonen /cent
Ulla-Maj Wideroos /sv (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION

Motivering

Det är allmänt erkänt att en klimatförändring hotar. Alla insatser som hittills kunnat avtalas internationellt eller inom EU är helt klart otillräckliga. I det här läget bör vi därför inte medvetet utöka bilbeståndet i vårt land utöver den ökning som den höjda inkomstnivån för med sig. På grund av sina konsekvenser är propositionen en omfattande miljöfientlig gärning. När bilskatten sänktes förra gången minskade användningen av kollektivtrafik. Det står klart att en sänkning av denna kaliber ytterligare kommer att skära ner användningen av kollektivtrafik, inte minst för att regeringen samtidigt höjer dieselskatten.

Den genomsnittliga bilskattenivån sänks med cirka en sjättedel. Reformen prioriterar nya bilar även om nyttan av skattesänkningen kringskärs av att värdet på bytesbilar sjunker. Samtidigt sjunker också priset på begagnade bilar, vilket kommer att leda till ett ökat bilbestånd.

Om bilskatten sänks på det sätt som regeringen föreslår kommer koldioxidutsläppen att öka av följande orsaker:

- tillverkningen av nya bilar ökar utsläppen av växthusgaser
- bilbeståndet ökar, för även om man köper en ny bil betyder det inte automatiskt att den gamla bilen tas ur bruk även om byteskedjan är lång
- det sänkta inköpspriset på merparten av bilarna gör det möjligt för flera att skaffa större bilar med starkare motorer och leder till en övergripande ökning i bilbeståndet, vilket omintetgör nyttan med att motorerna blir mer bränsleekonomiska
- användningen av kollektivtrafik minskar.

Det är visserligen positivt att skattesatsen binds till bilens specifika koldioxidutsläpp. Skatten är fortfarande baserad på värdet men nu bestäms skattesatsen enligt koldioxidutsläppen (i gram per kilometer).

Brytpunkten går vid 220 gram koldioxid per kilometer för nya bilar. De bilar som släpper ut mer koldioxid får högre bilskatt än i dagsläget. Den här nivån är klart högre än den genomsnittliga utsläppsnivån för personbilar. Den motsvarar en konsumtion på ca 9,4 liter per hundra kilometer för bensindrivna personbilar och en konsumtion på ca 8,5 liter per hundra kilometer för dieseldrivna personbilar. Bilskatten sänks för 80 procent av de personbilsmodeller som finns på marknaden. Två tredjedelar av alla personbilar ligger på utsläppsnivån 150—200 gram så skatten på dem kommer att sjunka från 26 % till ca 26—17 %.

Till skillnad från regeringen erkänner vi att en allvarlig klimatförändring hotar. Det här hotet bör tas på allvar i trafikpolitiken också. Trafiken är en av de största källorna till utsläpp av växthusgaser och dess andel av utsläppen ökar fortfarande. Koldioxidutsläppen från trafiken var ca 12 miljoner ton 2005, vilket utgjorde 70 procent av de totala utsläppen från trafiken (17 miljoner ton) och ungefär 17 procent av alla utsläpp av växthusgaser i Finland. Person- och paketbilarna stod för mer än 8 miljoner ton koldioxidutsläpp och lastbilarnas andel var lite under 3 miljoner ton. Det är alltså nödvändigt att hitta lämpliga och fungerande sätt att begränsa utsläppen från trafiken.

Vänsterförbundets alternativ utgår från att ett specifikt utsläppsvärde på 180 gram är så högt att nya bilar inte bör få skattelättnader för utsläpp som överskrider den här gränsen. En brytpunkt vid 140 gram ligger nära EU:s mål för de genomsnittliga koldioxidutsläppen från bilar. Det är också det utsläppsmål som biltillverkarna frivilligt kommit överens om.

Enligt vårt alternativ ska skatten vara densamma som i propositionen upp till 140 gram. Skattenivån stiger gradvis för bilar som släpper ut mer än så. Vid 141 gram koldioxid är skattesatsen 0,1 procentenhet högre än regeringens förslag, vid 142 gram 0,2 procentenhet högre,

vid 143 gram 0,3 procentenheter högre, vid 144 gram 0,4 procentenheter högre osv.

Då skulle skattenivån för de bilar vars specifika koldioxidutsläpp är 180 gram vara nästan den nuvarande. I vänsterförbundets alternativa skatteprocenten alltså vara 26,0 procent i stället för propositionens 22,0. I vårt alternativ når skatten en nivå på 40 procent redan vid 250 gram, medan den nivån i regeringens proposition nås först vid 360 gram. Den högsta skatteprocenten i regeringens proposition är 40 (alltså vid 360 gram), medan den högsta skatteprocenten i vårt alternativ är 46 och den nås vid 280 gram.

Vid sidan av det som vi nu här föreslår anser vi att även de åtgärder som ingår i de två klämmor i vår reservation till utskottets tidigare betänkande (FiUB 17/2007 rd) är nödvändiga.

Vi anser det mycket viktigt att regeringen verkar aktivt för att minska utsläppen från landsvägstrafiken.

En skatteprocent som baserar sig på koldioxid gynnar dieseldrivna bilar. Därför är det nödvändigt att ta fasta på de partikelutsläpp som orsakas av dieselmotorer. Detta för att minska lokala skador. Annars också kommer vi förr eller senare att bli tvungna att utveckla bilbeskattningen så att även andra synpunkter än bara koldioxidutsläppen beaktas.

Förslag

Med stöd av det ovan anförda föreslår vi

att lagförslaget i övrigt godkänns enligt betänkandet men den bifogade skattetabellen med ändringar (Reservationens ändringsförslag).

Reservationens ändringsförslag

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 6 och 6 a §, sådana de lyder i lag 266/2003, samt
fogas till lagen en ny 5 a § och en bilaga som följer:

5 a, 6 och 6 a §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i FiUB)

*Bilaga***SKATTETABELL**

SKATTETABELL				Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ -utsläpp (g/km)	Skattesats
Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ -utsläpp (g/km)	Skattesats	drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
		högst		763-772	1166-1174	80	12,0
högst 591	högst 994	60	10,0	773-781	1175-1183	81	12,1
592-600	995-1003	61	10,1	782-790	1184-1192	82	12,2
601-609	1004-1012	62	10,2	791-799	1193-1202	83	12,3
610-618	1013-1021	63	10,3	800-808	1203-1211	84	12,4
619-627	1022-1030	64	10,4	809-817	1212-1220	85	12,5
628-636	1031-1039	65	10,5	818-826	1221-1229	86	12,6
637-645	1040-1048	66	10,6	827-835	1230-1238	87	12,7
646-654	1049-1057	67	10,7	836-844	1239-1247	88	12,8
655-663	1058-1066	68	10,8	845-853	1248-1256	89	12,9
664-672	1067-1075	69	10,9	854-862	1257-1265	90	13,0
673-681	1076-1084	70	11,0	863-871	1266-1274	91	13,1
682-690	1085-1093	71	11,1	872-880	1275-1283	92	13,2
691-699	1094-1102	72	11,2	881-889	1284-1292	93	13,3
700-708	1103-1111	73	11,3	890-898	1293-1301	94	13,4
709-717	1112-1120	74	11,4	899-907	1302-1310	95	13,5
718-726	1121-1129	75	11,5	908-916	1311-1319	96	13,6
727-735	1130-1138	76	11,6	917-925	1320-1328	97	13,7
736-744	1139-1147	77	11,7	926-934	1329-1337	98	13,8
745-753	1148-1156	78	11,8	935-943	1338-1346	99	13,9
754-762	1157-1165	79	11,9	944-952	1347-1355	100	14,0

Reservation
FiUB 23/2007 rd — RP 147/2007 rd

Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
953-961	1356-1364	101	14,1	1160-1168	1563-1571	124	16,4
962-970	1365-1373	102	14,2	1169-1177	1572-1580	125	16,5
971-979	1374-1382	103	14,3	1178-1186	1581-1589	126	16,6
980-988	1383-1391	104	14,4	1187-1195	1590-1598	127	16,7
989-997	1392-1400	105	14,5	1196-1204	1599-1607	128	16,8
998-1006	1401-1409	106	14,6	1205-1213	1608-1616	129	16,9
1007-1015	1410-1418	107	14,7	1214-1222	1617-1625	130	17,0
1016-1024	1419-1427	108	14,8	1223-1231	1626-1634	131	17,1
1025-1033	1428-1436	109	14,9	1232-1240	1635-1643	132	17,2
1034-1042	1437-1445	110	15,0	1241-1249	1644-1652	133	17,3
1043-1051	1446-1454	111	15,1	1250-1258	1653-1661	134	17,4
1052-1060	1455-1463	112	15,2	1259-1267	1662-1670	135	17,5
1061-1069	1464-1472	113	15,3	1268-1276	1671-1679	136	17,6
1070-1078	1473-1481	114	15,4	1277-1285	1680-1688	137	17,7
1079-1087	1482-1490	115	15,5	1286-1295	1689-1697	138	17,8
1088-1096	1491-1499	116	15,6	1296-1304	1698-1706	139	17,9
1097-1105	1500-1508	117	15,7	1305-1313	1707-1715	140	18,0
1106-1114	1509-1517	118	15,8	1314-1322	1716-1725	141	18,2
1115-1123	1518-1526	119	15,9	1323-1331	1726-1734	142	18,4
1124-1132	1527-1535	120	16,0	1332-1340	1735-1743	143	18,6
1133-1141	1536-1544	121	16,1	1341-1349	1744-1752	144	18,8
1142-1150	1545-1553	122	16,2	1350-1358	1753-1761	145	19,0
1151-1159	1554-1562	123	16,3	1359-1367	1762-1770	146	19,2

Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
1368-1376	1771-1779	147	19,4	1575-1583	1978-1986	170	24,0
1377-1385	1780-1788	148	19,6	1584-1592	1987-1995	171	24,2
1386-1394	1789-1797	149	19,8	1593-1601	1996-2004	172	24,4
1395-1403	1798-1806	150	20,0	1602-1610	2005-2013	173	24,6
1404-1412	1807-1815	151	20,2	1611-1619	2014-2022	174	24,8
1413-1421	1816-1824	152	20,4	1620-1628	2023-2031	175	25,0
1422-1430	1825-1833	153	20,6	1629-1637	2032-2040	176	25,2
1431-1439	1834-1842	154	20,8	1638-1646	2041-2049	177	25,4
1440-1448	1843-1851	155	21,0	1647-1655	2050-2058	178	25,6
1449-1457	1852-1860	156	21,2	1656-1664	2059-2067	179	25,8
1458-1466	1861-1869	157	21,4	1665-1673	2068-2076	180	26,0
1467-1475	1870-1878	158	21,6	1674-1682	2077-2085	181	26,2
1476-1484	1879-1887	159	21,8	1683-1691	2086-2094	182	26,4
1485-1493	1888-1896	160	22,0	1692-1700	2095-2103	183	26,6
1494-1502	1897-1905	161	22,2	1701-1709	2104-2112	184	26,8
1503-1511	1906-1914	162	22,4	1710-1718	2113-2121	185	27,0
1512-1520	1915-1923	163	22,6	1719-1727	2122-2130	186	27,2
1521-1529	1924-1932	164	22,8	1728-1736	2131-2139	187	27,4
1530-1538	1933-1941	165	23,0	1737-1745	2140-2148	188	27,6
1539-1547	1942-1950	166	23,2	1746-1754	2149-2157	189	27,8
1548-1556	1951-1959	167	23,4	1755-1763	2158-2166	190	28,0
1557-1565	1960-1968	168	23,6	1764-1772	2167-2175	191	28,2
1566-1574	1969-1977	169	23,8	1773-1781	2176-2184	192	28,4

Reservation
FiUB 23/2007 rd — RP 147/2007 rd

Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
1782-1790	2185-2193	193	28,6	1990-1998	2393-2401	216	33,2
1791-1799	2194-2202	194	28,8	1999-2007	2402-2410	217	33,4
1800-1808	2203-2211	195	29,0	2008-2016	2411-2419	218	33,6
1809-1818	2212-2220	196	29,2	2017-2025	2420-2428	219	33,8
1819-1827	2221-2229	197	29,4	2026-2034	2429-2437	220	34,0
1828-1836	2230-2238	198	29,6	2035-2043	2438-2446	221	34,2
1837-1845	2239-2247	199	29,8	2044-2052	2447-2455	222	34,4
1846-1854	2248-2257	200	30,0	2053-2061	2456-2464	223	34,6
1855-1863	2258-2266	201	30,2	2062-2070	2465-2473	224	34,8
1864-1872	2267-2275	202	30,4	2071-2079	2474-2482	225	35,0
1873-1881	2276-2284	203	30,6	2080-2088	2483-2491	226	35,2
1882-1890	2285-2293	204	30,8	2089-2097	2492-2500	227	35,4
1891-1899	2294-2302	205	31,0	2098-2106	2501-2509	228	35,6
1900-1908	2303-2311	206	31,2	2107-2115	2510-2518	229	35,8
1909-1917	2312-2320	207	31,4	2116-2124	2519-2527	230	36,0
1918-1926	2321-2329	208	31,6	2125-2133	2528-2536	231	36,2
1927-1935	2330-2338	209	31,8	2134-2142	2537-2545	232	36,4
1936-1944	2339-2347	210	32,0	2143-2151	2546-2554	233	36,6
1945-1953	2348-2356	211	32,2	2152-2160	2555-2563	234	36,8
1954-1962	2357-2365	212	32,4	2161-2169	2564-2572	235	37,0
1963-1971	2366-2374	213	32,6	2170-2178	2573-2581	236	37,2
1972-1980	2375-2383	214	32,8	2179-2187	2582-2590	237	37,4
1981-1989	2384-2392	215	33,0	2188-2196	2591-2599	238	37,6

Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordo- nets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
2197-2205	2600-2608	239	37,8	2405-2413	2808-2816	262	42,4
2206-2214	2609-2617	240	38,0	2414-2422	2817-2825	263	42,6
2215-2223	2618-2626	241	38,2	2423-2431	2826-2834	264	42,8
2224-2232	2627-2635	242	38,4	2432-2440	2835-2843	265	43,0
2233-2241	2636-2644	243	38,6	2441-2449	2844-2852	266	43,2
2242-2250	2645-2653	244	38,8	2450-2458	2853-2861	267	43,4
2251-2259	2654-2662	245	39,0	2459-2467	2862-2870	268	43,6
2260-2268	2663-2671	246	39,2	2468-2476	2871-2879	269	43,8
2269-2277	2672-2680	247	39,4	2477-2485	2880-2888	270	44,0
2278-2286	2681-2689	248	39,6	2486-2494	2889-2897	271	44,2
2287-2295	2690-2698	249	39,8	2495-2503	2898-2906	272	44,4
2296-2304	2699-2707	250	40,0	2504-2512	2907-2915	273	44,6
2305-2313	2708-2716	251	40,2	2513-2521	2916-2924	274	44,8
2314-2322	2717-2725	252	40,4	2522-2530	2925-2933	275	45,0
2323-2331	2726-2734	253	40,6	2531-2539	2934-2942	276	45,2
2332-2340	2735-2743	254	40,8	2540-2548	2943-2951	277	45,4
2341-2350	2744-2752	255	41,0	2549-2557	2952-2960	278	45,6
2351-2359	2753-2761	256	41,2	2558-2566	2961-2969	279	45,8
2360-2368	2762-2770	257	41,4			280	
2369-2377	2771-2780	258	41,6	2567 eller mera	2970 eller mera	eller mera	46,0
2378-2386	2781-2789	259	41,8				
2387-2395	2790-2798	260	42,0				
2396-2404	2799-2807	261	42,2				

Helsingfors den 29 november 2007

Mikko Kuoppa /vänst
Minna Sirnö /vänst