

MILJÖUTSKOTTETS UTLÅTANDE 6/2006 rd

Statsrådets skrivelse med anledning av ett förslag till rådets direktiv (beskattning av personbilar)

Till stora utskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagens talman sände den 14 oktober 2005 statsrådets skrivelse med anledning av ett förslag till rådets direktiv (beskattning av personbilar) (U 29/2005 rd) till stora utskottet för behandling och bestämde samtidigt att miljöutskottet ska lämna utlåtande till stora utskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Merja Sandell, finansministeriet
- biträdande avdelningschef Reino Lampinen, kommunikationsministeriet
- överingenjör Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- specialforskare Juhani Laurikko, VTT Processer
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
- energiexpert Tuuli Kaskinen, Finlands naturskyddsförbund rf.

SKRIVELSEN

Förslag

Enligt förslaget ska medlemsstaterna sluta ta ut registreringskatt för personbilar (i Finland: bilskatt) före ingången av 2016. För att undvika förlust av skatteintäkter kan medlemsstaten samtidigt flytta tyngdpunkten inom beskattningen till de årliga vägtrafikskatterna (i Finland: fordonsskatt) och vid behov höja även andra skatter som riktas mot trafiken. Medlemsstaterna är dock inte förpliktade att höja de årliga vägtrafikskatterna eller andra skatter och inte heller att ta i bruk nya skatter. Fram till avskaffandet av registreringskatten ska medlemsstaten utan dröjsmål införa ett system för återbäring av registreringskatt för de bilar som, sedan de använts i

medlemsstaten i fråga, exporteras eller stadigvarande flyttas ut ur gemenskapen eller till en annan medlemsstat. Det skattebelopp som återbetalas ska motsvara skattens andel av den begagnade bilens restvärde.

Dessutom föreslås att grunden för den årliga vägtrafikskatten och, under en övergångsperiod, grunden för registreringskatten åtminstone delvis ska vara beroende av hur många gram koldioxid varje bil släpper ut per kilometer. Skattens storlek föreslås inte bli förenhetligad, men för att hindra bilmarknaden från ytterligare fragmentering föreslås en minimiandel för den utsläppsbaserade delen av skatten vilken ska räknas utgående från den totala skatteinkomsten

från de båda skatterna. Minst 25 procent av inkomsterna från såväl registreringsskatten som den årliga vägtrafikskatten ska härröra från den koldioxidbaserade komponenten senast den 31 december 2008. Vid utgången av 2010 ska denna andel utgöra 50 procent av inkomsterna från de båda skatterna. Eftersom det gäller ett skatteärende måste medlemsstaterna vara enhälliga för att förslaget ska godkännas.

Regeringens ståndpunkt

Statsrådet anser att de mål som står som grund för förslaget är viktiga: att förbättra den inre marknadens funktion och att minska koldioxidutsläpp från personbilar. Med tanke på de internationella klimatpolitiska åtagandena är det viktigt att utveckla effektiva styrmedel för att stävja ökningen av trafikutsläpp.

Statsrådet förhåller sig dock reserverat till det föreslagna sättet att genomföra den utsläppsbase-
sade skatten på. Att utsträcka den utsläppsbase-
sade skatten till att omfatta en registrerings-
skatt som bilskatten kan vara problematiskt med
tanke på det EG-rättsliga förbudet mot skattedis-
kriminering av beskattning av i synnerhet begag-
nade importbilar. Statsrådet finner det därför i
detta skede mer ändamålsenligt att utveckla den
årliga fordonsbeskattningen så, att den beaktar
bilarnas koldioxidutsläpp. Även utredningar
som gjorts i Finland stöder denna uppfattning.
Genom ett krav på en minimiavkastningsandel
för den utsläppsbase-
sade skatten kan man inte
garantera en miljöstyrning utan begränsar onö-
digt utvecklandet av skattesystemet.

Statsrådet anser att medlemsstaterna bör ha
möjlighet att utveckla sitt skattesystem friare än
vad som föreslagits. De förpliktande förslagen
om att den utsläppsbase-
sade skatten skall ha en

minimiandel och att skatten skall utsträckas till
att omfatta en registreringsskatt som är lik bil-
skatten, kan inte godkännas i den form som före-
slås. Statsrådet anser det vara viktigt att den de-
taljerade strukturen för den beskattning som ba-
serar sig på bilars koldioxidutsläpp hör till det
nationella beslutsfattandet.

Det faktum att enhetliga skattebestämmelser
saknas hindrar inte att man på nationell nivå vid-
tar åtgärder för att ta miljöaspekterna i beaktan-
de i trafikbeskattningen på ett sätt som är ända-
målsenligt för varje medlemsstat, så länge de all-
männa EG-rättsliga bestämmelserna iakttas.
Statsrådet anser det vara viktigt att fortsätta ut-
veckla den årliga fordonsbeskattningen i rikt-
ning mot lägre koldioxidutsläpp från personbi-
lar.

Att förbinda sig till ett slopande av bilskatten
är enligt statsrådet problematiskt i synnerhet av
statsekonomiska orsaker. Nationellt skall man
kunna få bestämma om ett eventuellt slopande
eller en sänkning av skatten och likaså om att
flytta tyngdpunkten i beskattningen från bilskatt
till annan trafikbeskattning.

Statsrådet förhåller sig preliminärt positivt till
förslaget om att återbetala bilskattens andel av
den begagnade bilens restvärde för de bilar som
förs ut ur landet för gott. Innan en slutlig stånd-
punkt kan bildas krävs emellertid ännu en utred-
ning av ändringens konsekvenser. Förslaget om
återbärning av årlig fordonsskatt har redan ge-
nomförts i Finland och kan således godkännas.

De förslag som gäller värdering av begagna-
de bilar och tillämpas i beskattningen av bilar är
oklara till vissa delar och fordrar precisering.
Dessutom bör den föreslagna bestämmelsen ses
över i fråga om i vilket land den årliga fordons-
skatten skall tas ut.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet omfattar regeringens ståndpunkt och
understryker vikten av att minska på koldioxid-
utsläppen. Vägtrafikens koldioxidutsläpp är i

Finland ca 11 Mt/år. Av hela utsläppsmängden
— enligt Kyoto-protokollets målsättning 70,5
Mt/år — är trafikens andel alltså betydande. Sär-
skilda åtgärder för att minska utsläppen behövs.

På EU-nivå ökar utsläppen snabbt och det är sannolikt att målet, en sänkning av utsläppen till en nivå av 120g/km fram till 2010, inte uppnås utan särskilda åtgärder. Därför måste kommissionens direktivförslag ses som ett viktigt initiativ som det är värt att stöda. I Finland har ökningen av utsläppen inte varit lika stor, men även hos oss måste åtgärder vidtas för att minska utsläppen.

Utskottet anser det viktigt att målmedvetet sträva till att flytta bilbeskattningens tyngdpunkt från bilens anskaffning och ägande till dess användning. Finland bör verka aktivt för att detta mål ska godkännas i EU även om skatten inte genomförs såsom föreslagits. Utskottet konstaterar att det enligt utredningar lönar sig - av EG-rättsliga och administrativa skäl - att i Finland ändra den årliga fordonsskatten till en koldioxidbaserad skatt istället för att beskatta anskaffningen. Att avstå från anskaffningsskatten är problematiskt främst ur statsekonomisk synpunkt, men det innebär också en miljörisk om bilbeståndet växer och utsläppen ökar till en följd av att anskaffningsskatten slopas. Dessutom bör man överväga att gradera bilskatten enligt utsläppsnivå.

Ur miljösynpunkt innebär det ett märkbart framsteg om koldioxidkomponenten inkluderas i den årliga fordonsskatten, för i den nuvarande bruksskattemodellen ingår ingen miljöstyrning alls. En effektivare miljöstyrning har också ett brett allmänt stöd. Utskottet vill påskynda verkställandet av reformen.

De överenskommelser som kommissionen slutit med bilindustrin för att minska bilarnas koldioxidutsläpp har inte lett till en positiv utveckling. Biltillverkarna förfogar inte över effektiva medel att styra försäljningen på och koldioxidutsläppsnivån har konstaterats påverka konsumenternas beteende bara i ringa grad.

I Finland är det endast beskattningen av bränsle som har en styrande effekt, men skillna-

den mellan bilar som konsumerar mycket respektive lite bränsle är inte tillräckligt stor för att styreffekten ska ha någon betydelse. Styreffekten skulle öka betydligt om även andra skatter och avgifter graderades enligt koldioxidutsläppsnivån. Styrningen skulle uppmuntra också bilister som årligen kör mindre att skaffa energieffektivare fordon. En förutsättning för gynnsamma miljöeffekter är dock att trafiken inte ökar till en följd av att bilbeståndet förnyas. Dessutom måste den koldioxidbaserade beskattningen utsträckas till att gälla hela bilbeståndet. Om endast nya bilar berörs av beskattningen kan det leda till att styreffekten förblir liten och bilisterna känner sig uppmuntrade att använda gamla bilar rentav längre än förut.

Utskottet vill i detta sammanhang påpeka vikten av att ta hänsyn till regionpolitiska och sociala aspekter då man överväger typen av beskattning. Det kan till exempel vara nödvändigt att hålla sig med bil i områden som saknar kollektivtrafik och är svåra att nå på annat sätt. Det är också tekniskt möjligt att beakta antalet kilometer per år som en faktor som har inverkan på beskattningen. Man borde också överväga möjligheten att beakta kostnaderna för nödvändig bilanvändning i ett annat, socialbaserat stödsystem, för att ändringen inte ska leda till en orimlig försämring av de mindrebemedlades ställning. Utskottet vill också påskynda ökningen av biobränslets andel i trafiken.

Utlåtande

Miljöutskottet meddelar

att utskottet omfattar regeringens ståndpunkt och vill påskynda en revidering av lagstiftningen oberoende av direktivförslaget så att fordons- och bränslebeskattningen så snart som möjligt tar koldioxidutsläppen i beaktande.

MiUU 6/2006 rd — U 29/2005 rd

Helsingfors den 15 mars 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Pentti Tiusanen /vänst
vordf. Heidi Hautala /gröna
medl. Christina Gestrin /sv
Susanna Haapoja /cent
Antti Kaikkonen /cent
Inkeri Kerola /cent
Miapetra Kumpula-Natri /sd

Kari Kärkkäinen /kd
Eero Reijonen /cent
Säde Tahvanainen /sd
Satu Taiveaho /sd
Ahti Vielma /saml
ers. Oras Tynkkynen /gröna.

Sekreterare var

utskottsråd Marja Ekroos.