

Finansutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen (RP 144/2024 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört

- skatteexpert Suvi Soppi, finansministeriet
- lagstiftningsråd Markus Teräväinen, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Jenni Oksanen, finansministeriet
- ledande sakkunnig Juha Tervonen, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Irene Keskihannu, Transport- och kommunikationsverket
- verkställande direktör Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Tero Kallio, Bilimportörerna och -industrin rf
- jurist Kai Massa, Turism- och Restaurangförbundet rf
- verksamhetsledare Mika Jokinen, Matkailuajoneuvotuoijat ry
- expert Petra Samppa, Matkailuajoneuvotuoijat ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Automobilförbundet rf
- SF-Caravan rf
- Skattebetalarnas Centralförbund rf.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås det att fordonsskattelagen ändras så att fordonsskattens drivkraftsskatt som tas ut för husbilar i fortsättningen bestäms på motsvarande sätt som drivkraftsskatten för andra personbilar i kategori M1. I motsats till för andra personbilar föreslås det emellertid att när

Betänkande FiUB 23/2024 rd

drivkraftsskatten för husbilar bestäms, ska fordonets totalmassa som beaktas begränsas till 7 500 kilogram.

Drivkraftsskatten för en genomsnittlig dieseldriven husbil med en totalmassa på cirka 3 500 kilogram höjs i enlighet med förslaget med cirka 590 euro per år, om husbilen används i trafik året om. Om husbilen används i trafik den uppskattade genomsnittliga tiden, det vill säga cirka 190 dagar, blir höjningen i genomsnitt cirka 310 euro per år. Drivkraftsskatten för en genomsnittlig husbil blir efter höjningen cirka 700 euro per år, om husbilen används i trafik året om. Om husbilen används i trafik den genomsnittliga tiden, blir drivkraftsskatten cirka 370 euro per år. Drivkraftsskatten för en dieseldriven husbil blir högst cirka 1 500 euro per år, om husbilen används i trafik året om. Om en dieseldriven husbil används i trafik den genomsnittliga tiden, blir drivkraftsskatten högst cirka 800 euro per år.

Den föreslagna ändringen ökar skatteintäkterna av fordonsskatten med cirka 10,5 miljoner euro per år. Skatteintäkterna kommer uppskattningsvis att öka med cirka 3 miljoner euro 2025 tack vare skatt för 2026 som debiteras i förväg.

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

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

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar. Utskottet föreslår en teknisk precisering i lagförslagets ingress.

Bakgrund

Syftet med propositionen är att genomföra de åtgärder som behövs för att uppnå målet att öka skatteintäkterna genom att slopa bilskattestödet för husbilar enligt vad regeringen kom överens om vid förhandlingarna om planen för de offentliga finanserna för 2025—2028. Som en del av de överenskomna åtgärderna beslutade regeringen att gradvis slopa bilskattestödet för husbilar under en övergångsperiod på 15 år.

Enligt propositionen har det i samband med beredningen bedömts att det uppställda skatteintäktsmålet kan nå säkrare om fordonsskatten på husbilar höjs än om bilskattefriheten för husbilar slopas. En höjning av fordonsskatten på husbilar har uppskattats vara förknippad med mindre negativa beteendeeffekter som minskar skatteintäkterna än avskaffandet av bilskattestödet för husbilar. Därför har regeringen i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2025 beslutat höja fordonsskattens drivkraftsskatt för husbilar i stället för att slopa bilskattestödet för husbilar. Fordonsskatten berör hela husbilsbeståndet, medan bilskatten av EU-rättsliga skäl gäller nästan uteslutande nya husbilar de första åren. Om antalet nya husbilar som säljs i Finland ersätts med

Betänkande FiUB 23/2024 rd

husbilar som importeras begagnade på grund av bilbeskattningen, kommer staten också att gå miste om mervärdesskatteintäkter utöver bilskatteintäkterna från nya husbilar.

Ändringarna enligt propositionen

Enligt förslaget ska fordonsskattelagen ändras så att drivkraftsskatten för husbilar i fortsättningsen bestäms på motsvarande sätt som drivkraftsskatten för andra personbilar i kategori M1. Detta innebär att fordonsskattens drivkraftsskatt för dieseldrivna husbilar höjs från nuvarande 0,9 cent till 5,5 cent per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. Drivkraftsskatten per dag för gas- och eldrivna husbilar samt laddbara hybridhusbilar ska vara lägre än detta. I motsats till för andra personbilar i kategori M1 föreslås det emellertid att när drivkraftsskatten för husbilar bestäms, ska fordonets totalmassa som beaktas begränsas till 7 500 kilogram. I praktiken innebär detta att drivkraftsskatten för husbilar med en totalmassa på minst 7 500 kilogram tas ut i form av en platt skatt per dag enligt drivkraft. För bensindrivna husbilar ska det fortsättningsvis inte tas ut drivkraftsskatt.

Det föreslås att ändringarna i skattenivån genomförs på en gång. Detta är enligt propositionen motiverat för att man ska uppnå det mål för totala skatteintäkter som uppställts för ändringen. Dessutom skulle ett stegvis genomförande innebära mycket små höjningar i skattenivån under flera på varandra följande år.

Statistiskt beräknat uppskattas den föreslagna ändringen öka intäkterna från fordonsskatten med cirka 16,5 miljoner euro per år. Enligt propositionen blir ökningen dock sannolikt mindre än så, eftersom den höjda drivkraftsskatten sannolikt leder till minskad användning av husbilar i trafik. Detta minskar den ökning av intäkterna av fordonsskatten som sker till följd av höjningen av drivkraftsskatten för husbilar och minskar dessutom intäkterna av grundskatten för husbilar jämfört med nuläget. När man beaktar att avställning blir vanligare, uppskattas det i propositionen att den föreslagna ändringen ökar intäkterna av fordonsskatten med 10,5 miljoner euro per år. Intäkterna av drivkraftsskatten ökar med cirka 13,5 miljoner euro på årsnivå, men samtidigt sjunker intäkterna av grundskatten med cirka 3 miljoner euro.

Ökningen av skatteintäkterna är uppskattningsvis cirka 3 miljoner euro 2025, eftersom fordonsskatten tas ut i förväg för en skatteperiod på tolv månader och skatten enligt de nya skattegrunderna därför kommer att debiteras redan från och med januari 2025, står det i propositionen.

Även om användningen i trafik av husbilar förväntas minska något till följd av den föreslagna ändringen, kommer antalet faktiska dagar i användning för husbilar eller antalet körda kilometer sannolikt ändå inte att minska lika mycket. Minskningen av användningen i trafik beror snarare på en ökning i det beteende som syftar till att minska fordonsskattebelastningen.

I propositionen bedöms det att den föreslagna ändringen inte har några betydande konsekvenser för mängden resor eller den inhemska turistnäringen.

Sakkunniga har i och för sig ansett det vara bättre att skärpa beskattningen av husbilar genom att höja fordonsskatten än genom att slopa bilskattefriheten. Men drivkraftsskattenivån har kritiserats och ansetts oskälig. Man har också lyft fram konsekvenserna bland annat för turismen och

Betänkande FiUB 23/2024 rd

den ökade avställningen av husbilar. Begränsningen av den totalmassa som ska beaktas vid beräkningen av drivkraftsskatten till 7 500 kilogram har vid sakkunnigutfrågningen ansetts vara en förbättring jämfört med det propositionsutkast som var på remiss vid beredningen, men det har också framförts att gränsen borde vara ännu lägre.

Utskottets bedömning av propositionen

Sammantaget sett anser utskottet att de föreslagna ändringarna behövs och är angelägna. En höjning av fordonsskatten på husbilar behövs av statsfinansiella skäl. För närvarande omfattas husbilar av en skattestöd eftersom de är befriade från bilskatt. I stället för att skattestödet gradvis slopas ska nu drivkraftsskatten höjas. Syftet med propositionen är att uppnå de eftersträlvade skatteintäkterna på ett sätt som ökar skatteintäkterna snabbare och mer jämlikt än bilskatten och som dessutom både ur de skattskyldigas synvinkel och administrativt sett är enklare än bilskatten.

Enbart på grundval av den procentuella höjningen kan man inte dra någon slutsats om huruvida höjningen är skälig. Den föreslagna höjningen är procentuellt stor, eftersom den nuvarande nivån på drivkraftsskatten på husbilar är mycket låg. I reda pengar kan höjningen anses vara relativt måttfull till exempel jämfört med husbilens årliga bränslekostnader. De skattskyldiga har dessutom möjlighet att påverka den skärpta skattebelastningen per fordon genom att begränsa tiden som fordonet är i trafik. För att ändringen ska vara skälig har man dessutom redan vid beredningen av propositionen begränsat fordonets totalmassa till 7 500 kilogram vid fastställandet av drivkraftsskatten.

Sammantaget kan den föreslagna höjningen anses vara relativt måttfull jämfört med andra kostnader för husbilar. Utskottet konstaterar dessutom att beskattningen av husbilar även i fortsättningen är lindrigare än beskattningen av andra personbilar, eftersom husbilar fortfarande är befriade från den bilskatt av engångsnatur som tas ut i samband med den första registreringen, förutsatt att de lagstadgade förutsättningarna för befrielse från bilskatt uppfylls.

Avslutningsvis

Utskottet föreslår att de ändringar som tidigare föreslagits i 11 § (lagen om ändring av 11 § i och bilagan till fordonsskattelagen, RP 107/2024 rd, FiUB 22/2024 rd) beaktas i lagförslagets ingress.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 144/2024 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

Lag

om ändring av 11 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 11 § 1 mom. 3 punkten, sådan den lyder i lag 943/
2018, och
fogas till 11 §, sådan den lyder i lagarna 943/2018 och /, ett nytt 4 mom. som följer:

11 §

Drivkraftsskatt

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

3) för paketbilar (kategorierna N1 och N1G) och servicebilar (kategorierna M1, N1, N2, N3, M1G, N1G, N2G och N3G) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

Med avvikelse från bestämmelserna i 1 mom. påförs drivkraftsskatt för husbilar (kategori M1) för högst 7 500 kilogram totalmassa.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gällde vid lagens ikraftträdande till och med den 31 december 2025.

Betänkande FiUB 23/2024 rd

Helsingfors 26.11.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Markus Lohi cent
medlem Otto Andersson sv
medlem Markku Eestilä saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Timo Heinonen saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Jari Koskela saf
medlem Suna Kymäläinen sd (delvis)
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 (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Tarja Järvinen.

Betänkande FiUB 23/2024 rd

Reservation

Reservation sd

Motivering

Regeringen föreslår att fordonsskattelagen ändras så att fordonsskattens drivkraftsskatt som tas ut för husbilar i fortsättningen bestäms på motsvarande sätt som drivkraftsskatten för andra personbilar i kategori M1. I motsats till för andra personbilar föreslås det emellertid att när drivkraftsskatten för husbilar bestäms, ska fordonets totalmassa som beaktas begränsas till 7 500 kilogram.

Drivkraftsskatten för en genomsnittlig dieseldriven husbil med en totalmassa på cirka 3 500 kilogram höjs i enlighet med förslaget med cirka 590 euro per år. Jämfört med den nuvarande nivån på 110 euro skulle den årliga fordonsskatten mer än femdubblas per år. Syftet med ändringen är att uppnå en statisk skatteinkomst på 15 miljoner euro på 2028 års nivå. Alternativ som övervägdes var att införa bilskatt på husbilar och att höja den årliga fordonsskatten. Skatt tas inte ut för de dagar för vilka fordonet har anmälts som avställt.

På EU-nivå är det jämförelsevis vanligt i Finland att man äger husbil. Det är en viktig form av turism och fritidssysselsättning i Finland, och den kanaliseras framför allt till campingplatser och områden för husvagnsturism under turismsäsongen. Eftersom det är en form av turism som i stor utsträckning riktar sig till hemlandet är det de offentliga aktörerna i Finland som samlar in skatteintäkterna från användningen av husbil. Resor i hemlandet är ett klart alternativ till utlandsresor. En skärpning av beskattningen av turism i hemlandet ökar frestelsen att göra utlandsresor i stället, och då får Finland inga skatteinkomster. Ur näringspolitisk synvinkel är det problematiskt att skattekillen inom den inhemska turismen höjs avsevärt genom att skatterna på husbilar höjs samtidigt som mervärdesskatten på inkvartering, persontransporter och evenemang höjs.

Beskattningen av transporter har betydande styreffekter på konsumtionen inom de olika transportlagen. Detta gör transporter till en mycket svår källa till skatteintäkter, eftersom de mest produktiva skattebaserna inom sektorn rasar ganska snabbt ur de offentliga finansernas synvinkel. Den största risken för skattebasen för husbilar när det gäller fordonsskatten är antalet dagar per år då husbilen används i trafik. Fordonsskatten på en genomsnittlig husbil blir enligt propositionen 3,4 euro per dag, varvid avställning som kostar sex euro blir attraktiv redan vid två dagars avbrott i användningen. Propositionens beräkning av antalet dagar då fordonet används i trafik, från 190 till 153 dagar, kan på grund av skattehöjningen till viss del vara alltför optimistisk med beaktande även av skattefördelarna med korta avbrott i användningen.

Husbilar är inte någon tydlig och homogen fordonskategori. När det gäller egenskaper för användning vid resor konkurrerar de med lätta skåpbilar och fordonsskattefria husvagnar. Fordonsskatt för kategori M1 uppbärs enligt fordonets vikt enligt propositionen upp till 7 500 kilogram, vilket leder till att skattehöjningen blir störst för tunga husbilar. Skattens linjära förhållande till vikten ger incitament att övergå till lättare husbilar och göra tyngre husbilar alltför tungt beskattade, vilket leder till att användningen av dem undergrävs väsentligt. Införandet av ett avgiftstak vid 3 500 kilogram förebygger oskäligen skattehöjningar för tunga husbilar.

Betänkande FiUB 23/2024 rd Reservation

Socialdemokraterna inser och instämmer i de fiskala mål som ligger till grund för ändringen. Men de föreslagna ändringarna är till viss del grova och har outredda konsekvenser för beteendet. En relativt stor skatteändring som görs på en gång och som gäller en fordonsskatteklass som förenar trafik och resor bör undvikas i syfte att åstadkomma en förutsägbar skattemiljö. Att skatteintäkterna är beroende av antalet dagar då husbilen används i trafik utgör ett klart hot mot skatteintäkterna, i synnerhet om det försämrade skatteutfallet kompenseras genom fler skattehöjningar. Ur denna synvinkel är det motiverat att utreda en årsbaserad fordonsskattemodell som garanterar jämnare intäkter. Socialdemokraterna anser att det är märkligt att propositionen nu har påskyndats av fiskala orsaker med beaktande av regeringens skattelättnad på 50 miljoner euro för gamla personbilar med stora utsläpp. En dåligt förberedd skattereform för husbilar kan ha en betydande negativ inverkan på den inhemska turismen och på husbilens värde.

Därför föreslår socialdemokraterna en skäligare skattemodell som syftar till att öka statens skatteinkomster och baserar sig på branschaktörernas syn på en rimlig nivå på skattehöjningen inom branschen. Socialdemokraterna föreslår att en ny drivkraftsskatteklass skapas för husbilar i kategori M1. Drivkraftsskatten per dag är 1,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. Avgiftstaket för skatten ska vara 3 500 kilogram. Efter skatteändringen bör dess konsekvenser för användningen av husbilar utvärderas.

Förslag

Vi föreslår

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

Reservationens ändringsförslag

Lag

om ändring av 11 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 11 § 1 mom. 3 och 6 punkten, sådana de lyder i lag 943/2018, och
fogas till 11 § 1 mom., sådant det lyder i lagarna 943/2018 och / , en ny 7 punkt samt till 11 §, sådan den lyder i lag 943/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

Betänkande FiUB 23/2024 rd
Reservation

11 §

Drivkraftsskatt

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

3) för paketbilar (kategorierna N1 och N1G) och servicebilar (kategorierna M1, N1, N2, N3, M1G, N1G, N2G och N3G) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

6) för lastbilar (kategorierna N2, N3, N2G och N3G) som är utrustade och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra 2,1 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 1,4 cent om fordonet har tre axlar, 1,3 cent om fordonet har fyra axlar och 1,2 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

7) för husbilar (kategori M1) 1,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa.

Med avvikelse från bestämmelserna i 1 mom. påförs drivkraftsskatt för husbilar (kategori M1) för högst 3 500 kilogram totalmassa.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gällde vid lagens ikraftträdande till och med den 31 december 2025.

Helsingfors 26.11.2024

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