

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 24/2007 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 6 november 2007 en proposition med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen (RP 146/2007 rd) till finansutskottet för beredning

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande lagmotioner:

- LM 89/2007 rd — Bjarne Kallis /kd m.fl.: Lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen remitterad (9.10.2007)
- AM 11/2007 rd — Esa Lahtela /sd m.fl.: Slopad drivkraftsskatt (24.5.2007)

Utlåtanden

I enlighet med riksdagens beslut har kommunikationsutskottet (KoUU 15/2007 rd) och miljöutskottet (MiUU 13/2007 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 MOTIONERNA

Regeringens proposition

Regeringen föreslår en ändring i fordonsskattelagen. Fordonsskattens grundskatt som uppbärs för personbilar föreslås bli ändrad så, att den baseras på bilens specifika koldioxidutsläpp. För personbilar som det saknas utsläppsuppgifter om bestäms skatten på basis av bilens totalmassa. Beloppen av den grundskatt som uppbärs per dag framgår av en skattetabell som tas in i lagen som bilaga.

Den grundskatt som uppbärs per dag för paketbilar som tagits i användning före 1994 föreslås bli höjd till 35 cent. Fordon som hör till paketbilkategorin och som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustade med andra säten eller fästanelordningar för sådana säten före-

slås bli beskattade som bil avsedd för två ändamål på samma sätt som personbil.

Lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som senare ska fastställas genom förordning.

Motioner

LM 89/2007 rd. I lagmotionen föreslås det att drivkraftsavgiften för dieslbilar sänks med 10 procent i alla fordonskategorier. Statens skatteintäkter skulle minska med ca 33 miljoner euro.

AM 11/2007 rd. I åtgärdsmotionen föreslås det att regeringen genast vidtar åtgärder för att slopa drivkraftsskatten så att fordon med mindre koldioxidutsläpp prioriteras.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker lagförslaget med vissa tekniska preciseringar i skattetabellen och några ändringar i grundskatten för husbilar.

Propositionen om ändring av fordonsskattelagen överlämnades samtidigt som propositionen om ändring av bilskattelagen (RP 147/2007 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.

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

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 beskattning-

en 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.

Förslaget till ändring i fordonsskattelagen

Fordonsskattens grundskatt som årligen påförs personbilar ska alltså bli baserad på bilens koldioxidutsläpp. Skattegrunderna ska vara desamma för alla personbilar oavsett ibruktagningsår och de ska framgå direkt av de skattetabeller som är fogade till lagen.

Förslaget gäller inte drivkraftsskatten som är nära kopplad till bränslebeskattningen trots att den ingår i fordonsskattelagen. Propositionen är inte avsedd att ta ställning till att eventuellt prioritera beskattningen av inköp högre än beskattningen av användning.

Ändringen är intäktsneutral så den för inte med sig några stora ändringar i de årliga intäkterna av fordonsskatten. Regeringen tänker i varje fall följa med utsläppsutvecklingen och i förekommande fall justera skattegraderingen för att stärka dess styrande effekt.

Den nya skattemodellen bygger på de koldioxidutsläpp som tillverkaren anger (g/km) och som motsvarar den specifika bränsleförbrukningen vid blandad stads- och landsvägskörning (l/100 km). Om det i fordonstrafikregistret inte finns uppgifter om utsläppen bestäms skatten utifrån bilens totala massa. Den totala massan påverkar bränsleförbrukningen och är alltså ett miljörelaterat kriterium.

Ändringarna kommer att sänka grundskatten för 51 procent och höja den för 49 procent av registrerade personbilar.

Den utsläppsbaserade skatten varierar mellan 20 och 605,90 euro per år. Nu är skattebeloppet fast: antingen 94,90 euro eller 127,75 euro per år. Den neutrala brytpunkten i den nya modellen, dvs. ett skattebelopp som motsvarar dagens nivå, ligger nu vid 180 g koldioxid per kilome-

ter.¹ Bilar som förbrukar mindre bränsle än så får alltså en skatteförmån jämfört med nuläget. Dieseldrivna personbilar drar nytta av skatteändringen jämfört med motsvarande bensinmodell. Små dieslbilar som förbrukar under fem liter bränsle per hundra kilometer och släpper ut 120—130 gram koldioxid per kilometer får en skatt på 60—70 euro per år.

Den skatt som utgår från bilens totala massa varierar för sin del mellan 75,92 och 485,45 euro. Skatten för personbilar i den vanligaste vikt-klassen 1 501—1 600 kilo är 110,96 euro per år.

Skattemodellen är flexibel så att skattenivån lätt kan ändras t.ex. till följd av skärpta miljökrav. Den utsläppsbaserade skatten bestäms enligt varje gram utsläpp medan den skatt som utgår från den totala massan graderas med 100 kilos mellanrum.

Förslaget gäller inte paketbilar. Skatten på dem ska bli utsläppsbaserad senare när den samordnade utsläppsmätningen blir obligatorisk för dem.² Men för paketbilar ska det bara finnas en enda skattenivå, alltså 127,75 euro, i stället för två som nu. Ändringen höjer i viss mån den årliga skatten på paketbilar som tagits i bruk före 1994. Dessutom ska bilar som hör till paketbilskategorin men är avsedda för två ändamål beskattas som personbilar.

Miljöutskottets och kommunikationsutskottets utlåtanden

Båda utskotten talar för en omstrukturering av fordonsskatten 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 in-

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 Mätningen av paketbilars bränsleförbrukning införs stegvis 2005—2009. Regeringen uppger att en proposition om skattestyrning kan överlämnas redan innan den nu föreslagna skattemodellen träder i kraft (RP 146/2007 rd s. 24/I).

verkar på skattesatsen. Dessutom kan målnivån lätt ändras efter skärpta mål för utsläppsreduktion. Enligt miljöutskottets uppfattning kan det snart visa sig behövas bl.a. eftersom den fiskalt neutrala utgångspunkten begränsar skattens styrande effekt.

Utskotten påpekar också att förslaget tillsammans med ändringen i bilskattelagen kan tänkas leda till att bilparken och trafikprestationerna ökar, vilket försvagar miljöeffekterna. Det är viktigt att bilparken förnyas. Miljöutskottet hänvisar till livscykelanalyser 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 noterar för sin del att ett förnyat bilbestånd förbättrar trafiksäkerheten.

Utskotten ser det som viktigt att reformens konsekvenser för trafiken bevakas noga och att t.ex. brytpunkten 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. Det behövs en informationskampanj för att åstadkomma en attitydförändring bland konsumenterna. 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.³ 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.

Förslagen ger en exceptionellt tydlig signal om att personbilarnas — och i fortsättningen också åtminstone paketbilarnas — koldioxidutsläpp är av avgörande betydelse för skattekostnaderna. Det gäller både inköp och användning av bilen. Beskattningen kommer i framtiden snarare att skärpas än att lättas upp på grund av de allt stramare kraven på utsläppsreduktion. Det här kan också antas påverka konsumenternas attityder och val.

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.⁴

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 skattebeloppet är direkt jämförbart med koldioxidutsläppen och att varje gram utsläpp alltså påverkar skatten. Modellen innehåller alltså helt klart ett ekonomiskt incitament till att välja en

³ 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.

⁴ Kommissionens förslag till direktiv om beskattning av personbilar (KOM(2005) 261).

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 fordonsbeskattningen, 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. Skattestyrningen kan också fokuseras genom att skalan graderas på önskat sätt, vilket också talar för *modellen med rörlig koefficient* i stället för den alternativa modellen med standardkoefficient. Skatten är uppbyggd så att den möjliggör även stora ändringar utan att förlora något av sin enkelhet och överskådlighet.

Propositionen är noggrant utarbetad och innehåller mycket värdefull information t.ex. om ändringar i fordonens kvantitet och kvalitet, fordonsprestationernas och utsläppens utveckling samt framtidsutsikterna hos oss och på andra håll. Slutsatsen är mycket klar: det behövs förändringar överallt. Därför ser utskottet det som påkallat att det här budskapet förmedlas till konsumenterna så effektivt som möjligt så att ändringen ända från början är systematisk och möjligast genomslagskraftig.

Informationen till konsumenterna bör också fokusera på betydelsen av ekonomiska körvanor och de tekniska faktorer — t.ex. bilens och däckens skick och rentav trycket i däcken — som påverkar bränslekostnaderna. Ett ekonomiskt körsätt kan spara upp till 10 procent i bränsleförbrukningen. Samtidigt minskar koldioxidutsläppen direkt.

Nedan behandlas vissa frågor som gäller bilparken och kollektivtrafiken. Slutligen tas några enskilda frågor upp.

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 bils katt. 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.

Den höga bilbeskattningen har sammantaget haft effekter av två olika slag på bilparken. Dels har ökningen i bilbeståndet avtagit, dels har en generell förnyelse hindrats. Men det behövs en förnyelse så som miljöutskottet noterat i sitt utlåtande. 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 oli-

ka 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 mervärdeskattesatserna. Enligt mervärdesskattedirektivet är det inte möjligt att utesluta skatten helt och hållet. Energiskattedirektivet begränsar för sin del spelrummet i bränslebeskattningen.

Enskilda frågor

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.

Husbilar. Husbilarna hör till kategorin M₁ både i fordons- och bilbeskattningen, dvs. de är klassificerade som personbilar. Men för dem gäller vissa undantag jämfört med personbilar. De är

befriade från bils katt och drivkraftsskatten bestäms på samma grunder som paketbilarnas. Skatten är 0,9 cent för varje påbörjat hundra kilo i den totala massan, medan den motsvarande skatten på personbilar är 6,7 cent. Grundskatten är densamma som för personbilar, alltså antingen 94,90 eller 127,75 euro beroende på ibruktagningssåret.

Regeringen föreslår att grundskatten för husbilar fortfarande ska bestämmas på samma sätt som för personbilar. Eftersom skattegrunden just för personbilar nu blir rörlig är det uppenbart att grundskatten för husbilar kommer att bli mångdubbelt högre än den är nu.

Utskottet ser det som befogat att grundskatten för husbilar i framtiden blir jämförbar med grundskatten för paketbilar. På så sätt omfattas de så småningom av den miljöbaserade skattestyrningen via paketbilarna.

Utskottet föreslår att husbilarna nämns utöver paketbilar och specialbilar i 10 § 3 mom. i lagen om ändring av fordonsskattelagen. Då blir grundskatten för dem tills vidare fast, alltså 35 cent per dag dvs. 127,75 euro per år.

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. 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. För klarhetens skull är det bäst att nämna att fordonstrafikregistret ska innehålla uppgifter om mätvärden åtminstone för de bilar som har naturgas som huvudsakligt bränsle.

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.

Precisering i skattetabellen. Fordonsskattens belopp avses bli angivet med tre decimalers noggrannhet i skattetabell 1 som är bifogad till lagen. Utskottet föreslår att också den lägsta skatten 20,000 euro för 365 dagar fastställs på samma sätt för konsekvensens skull. Skattebeloppet bör alltså slås fast som 19,345 euro.

Motioner

Utskottet har beslutat avvisa motionerna.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår finansutskottet

att lagförslaget i övrigt godkänns enligt propositionen men 10 § 3 mom. och skattetabell 1 med ändringar (Utskottets ändringsförslag),

att lagmotion LM 89/2007 rd avslås och

att åtgärdsmotion AM 11/2007 rd avslås.

Utskottets ändringsförslag

10 §

Grundskatt

(1 och 2 mom. som i RP)

Grundskatten på paketbilar (kategori N₁ och N₁G), husbilar och specialbil är 35 cent per dag.

*Bilaga***SKATTETABELL 1**

CO ₂ -utsläpp		CO ₂ -utsläpp		Skattens belopp	
g/km	Skattens belopp		g/km	cent/ dag	euro/ 365 dag
	cent/ dag	euro/ 365 dag			
högst 66	5,3	19,345	98	11,1	40,515
67	5,5	20,075	99	11,3	41,245
68	5,6	20,440	100	11,5	41,975
69	5,8	21,170	101	11,7	42,705
70	6,0	21,900	102	11,9	43,435
71	6,1	22,265	103	12,2	44,530
72	6,3	22,995	104	12,4	45,260
73	6,4	23,360	105	12,6	45,990
74	6,6	24,090	106	12,8	46,720
75	6,8	24,820	107	13,1	47,815
76	6,9	25,185	108	13,3	48,545
77	7,1	25,915	109	13,5	49,275
78	7,3	26,645	110	13,8	50,370
79	7,4	27,010	111	14,0	51,100
80	7,6	27,740	112	14,2	51,830
81	7,8	28,470	113	14,5	52,925
82	8,0	29,200	114	14,7	53,655
83	8,1	29,565	115	15,0	54,750
84	8,3	30,295	116	15,2	55,480
85	8,5	31,025	117	15,4	56,210
86	8,7	31,755	118	15,7	57,305
87	8,9	32,485	119	15,9	58,035
88	9,1	33,215	120	16,2	59,130
89	9,3	33,945	121	16,5	60,225
90	9,5	34,675	122	16,7	60,955
91	9,6	35,040	123	17,0	62,050
92	9,8	35,770	124	17,2	62,780
93	10,0	36,500	125	17,5	63,875
94	10,2	37,230	126	17,8	64,970
95	10,5	38,325	127	18,0	65,700
96	10,7	39,055	128	18,3	66,795
97	10,9	39,785	129	18,6	67,890
			130	18,9	68,985
			131	19,1	69,715

CO ₂ -utsläpp			CO ₂ -utsläpp		
g/km	Skattens belopp		g/km	Skattens belopp	
	cent/ dag	euro/ 365 dag		cent/ dag	euro/ 365 dag
132	19,4	70,810	169	31,1	113,515
133	19,7	71,905	170	31,5	114,975
134	20,0	73,000	171	31,8	116,070
135	20,3	74,095	172	32,2	117,530
136	20,5	74,825	173	32,5	118,625
137	20,8	75,920	174	32,9	120,085
138	21,1	77,015	175	33,3	121,545
139	21,4	78,110	176	33,6	122,640
140	21,7	79,205	177	34,0	124,100
141	22,0	80,300	178	34,4	125,560
142	22,3	81,395	179	34,7	126,655
143	22,6	82,490	180	35,1	128,115
144	22,9	83,585	181	35,5	129,575
145	23,2	84,680	182	35,9	131,035
146	23,5	85,775	183	36,2	132,130
147	23,8	86,870	184	36,6	133,590
148	24,1	87,965	185	37,0	135,050
149	24,4	89,060	186	37,4	136,510
150	24,8	90,520	187	37,8	137,970
151	25,1	91,615	188	38,2	139,430
152	25,4	92,710	189	38,6	140,890
153	25,7	93,805	190	39,0	142,350
154	26,0	94,900	191	39,3	143,445
155	26,4	96,360	192	39,7	144,905
156	26,7	97,455	193	40,1	146,365
157	27,0	98,550	194	40,5	147,825
158	27,3	99,645	195	41,0	149,650
159	27,7	101,105	196	41,4	151,110
160	28,0	102,200	197	41,8	152,570
161	28,3	103,295	198	42,2	154,030
162	28,7	104,755	199	42,6	155,490
163	29,0	105,850	200	43,0	156,950
164	29,4	107,310	201	43,4	158,410
165	29,7	108,405	202	43,8	159,870
166	30,0	109,500	203	44,3	161,695
167	30,4	110,960	204	44,7	163,155
168	30,7	112,055	205	45,1	164,615

FiUB 24/2007 rd — RP 146/2007 rd

CO₂-utsläpp			CO₂-utsläpp		
	Skattens belopp			Skattens belopp	
g/km	cent/ dag	euro/ 365 dag	g/km	cent/ dag	euro/ 365 dag
206	45,5	166,075	243	62,7	228,855
207	46,0	167,900	244	63,2	230,680
208	46,4	169,360	245	63,7	232,505
209	46,8	170,820	246	64,2	234,330
210	47,3	172,645	247	64,7	236,155
211	47,7	174,105	248	65,2	237,980
212	48,1	175,565	249	65,7	239,805
213	48,6	177,390	250	66,3	241,995
214	49,0	178,850	251	66,8	243,820
215	49,5	180,675	252	67,3	245,645
216	49,9	182,135	253	67,8	247,470
217	50,3	183,595	254	68,3	249,295
218	50,8	185,420	255	68,9	251,485
219	51,2	186,880	256	69,4	253,310
220	51,7	188,705	257	69,9	255,135
221	52,2	190,530	258	70,4	256,960
222	52,6	191,990	259	71,0	259,150
223	53,1	193,815	260	71,5	260,975
224	53,5	195,275	261	72,0	262,800
225	54,0	197,100	262	72,6	264,990
226	54,5	198,925	263	73,1	266,815
227	54,9	200,385	264	73,7	269,005
228	55,4	202,210	265	74,2	270,830
229	55,9	204,035	266	74,7	272,655
230	56,4	205,860	267	75,3	274,845
231	56,8	207,320	268	75,8	276,670
232	57,3	209,145	269	76,4	278,860
233	57,8	210,970	270	77,0	281,050
234	58,3	212,795	271	77,5	282,875
235	58,8	214,620	272	78,1	285,065
236	59,2	216,080	273	78,6	286,890
237	59,7	217,905	274	79,2	289,080
238	60,2	219,730	275	79,8	291,270
239	60,7	221,555	276	80,3	293,095
240	61,2	223,380	277	80,9	295,285
241	61,7	225,205	278	81,5	297,475
242	62,2	227,030	279	82,0	299,300

CO ₂ -utsläpp			CO ₂ -utsläpp		
g/km	Skattens belopp		g/km	Skattens belopp	
	cent/ dag	euro/ 365 dag		cent/ dag	euro/ 365 dag
280	82,6	301,490	317	105,2	383,980
281	83,2	303,680	318	105,9	386,535
282	83,8	305,870	319	106,5	388,725
283	84,3	307,695	320	107,2	391,280
284	84,9	309,885	321	107,9	393,835
285	85,5	312,075	322	108,5	396,025
286	86,1	314,265	323	109,2	398,580
287	86,7	316,455	324	109,8	400,770
288	87,3	318,645	325	110,5	403,325
289	87,9	320,835	326	111,2	405,880
290	88,5	323,025	327	111,8	408,070
291	89,0	324,850	328	112,5	410,625
292	89,6	327,040	329	113,2	413,180
293	90,2	329,230	330	113,9	415,735
294	90,8	331,420	331	114,5	417,925
295	91,5	333,975	332	115,2	420,480
296	92,1	336,165	333	115,9	423,035
297	92,7	338,355	334	116,6	425,590
298	93,3	340,545	335	117,3	428,145
299	93,9	342,735	336	117,9	430,335
300	94,5	344,925	337	118,6	432,890
301	95,1	347,115	338	119,3	435,445
302	95,7	349,305	339	120,0	438,000
303	96,4	351,860	340	120,7	440,555
304	97,0	354,050	341	121,4	443,110
305	97,6	356,240	342	122,1	445,665
306	98,2	358,430	343	122,8	448,220
307	98,9	360,985	344	123,5	450,775
308	99,5	363,175	345	124,2	453,330
309	100,1	365,365	346	124,9	455,885
310	100,8	367,920	347	125,6	458,440
311	101,4	370,110	348	126,3	460,995
312	102,0	372,300	349	127,0	463,550
313	102,7	374,855	350	127,8	466,470
314	103,3	377,045	351	128,5	469,025
315	104,0	379,600	352	129,2	471,580
316	104,6	381,790	353	129,9	474,135

FiUB 24/2007 rd — RP 146/2007 rd

CO₂-utsläpp			CO₂-utsläpp		
g/km	Skattens belopp		g/km	Skattens belopp	
	cent/ dag	euro/ 365 dag		cent/ dag	euro/ 365 dag
354	130,6	476,690	391	158,7	579,423
355	131,4	479,610	392	159,5	582,336
356	132,1	482,165	393	160,3	585,256
357	132,8	484,720	394	161,1	588,183
358	133,5	487,275	395	162,0	591,118
359	134,3	490,195	396	162,8	594,059
360	135,0	492,750	397	163,6	597,009
361	135,7	495,436	398	164,4	599,965
362	136,5	498,130	399	165,2	602,929
363	137,2	500,831	400 eller mera	166,0	605,900
364	138,0	503,539			
365	138,7	506,255			
366	139,4	508,978			
367	140,2	511,708			
368	140,9	514,446			
369	141,7	517,190			
370	142,5	519,943			
371	143,2	522,702			
372	144,0	525,469			
373	144,7	528,243			
374	145,5	531,024			
375	146,3	533,813			
376	147,0	536,608			
377	147,8	539,412			
378	148,6	542,222			
379	149,3	545,040			
380	150,1	547,865			
381	150,9	550,697			
382	151,7	553,537			
383	152,4	556,384			
384	153,2	559,238			
385	154,0	562,100			
386	154,8	564,969			
387	155,6	567,845			
388	156,4	570,729			
389	157,2	573,619			
390	158,0	576,518			

Helsingfors den 30 november 2007

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Hannes Manninen /cent
vordf. Kari Rajamäki /sd
medl. Christina Gestrin /sv
Pertti Hemmilä /saml
Bjarne Kallis /kd
Kyösti Karjula /cent
Esko Kiviranta /cent
Jari Koskinen /saml
Mikko Kuoppa /vänst
Mika Lintilä /cent
Olli Nepponen /saml
Tuija Nurmi /saml

Kirsi Ojansuu /gröna (delvis)
Heli Paasio /sd
Markku Rossi /cent
Matti Saarinen /sd (delvis)
Petri Salo /saml
Minna Sirnö /vänst
Pia Viitanen /sd (delvis)
ers. Reijo Kallio /sd (delvis)
Miapetra Kumpula-Natri /sd (delvis)
Lauri Kähkönen /sd
Reijo Paajanen /saml
Jutta Urpilainen /sd (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.